Page No.1

राजस्थान विधान सभा का कार्य-विवरण

मंगलवार, २८ मई, १६५७

विधान सभा की बैठक म० पू० ११-१० बजे विधान सभा भवन, जयपुर, में प्रारम्भ हुई।

(श्री रामनिवास मिर्धा, अध्यक्ष, पदासीन)

तारांकित प्रश्नोत्तर

प्रश्न संख्या ४१२

श्री अध्यक्ष : श्री दयाकृष्ण विजय।

(अनुपस्थित-कृपया आगे देखिये)

श्री रामनारायण वर्मा (१३८)।

(अनुपस्थित कृपया आगे देखिये)

सीकर नगर में पानी के नल लगाने की योजना

४१४. श्री जगदीशप्रसाद माथुर (सीकर): ...ा मुख्य मन्त्री निम्नलिखित प्रश्न का उत्तर ...े की कृपा करेंगे :

(क) क्या सीकर नगर में पानी के ... लगाने की योजना सरकार के विचाराधीन ... है ?

(ख) यदि हां, तो इस योजना में ... तक कितनी प्रगति हुई है ?

मुख्य मन्त्री की अनुपस्थिति में राजस्व मन्त्री (श्री दामोदरलाल व्यास) : (क) अभी योजना बनी नहीं है। स्कीम बनाने का विचार जरूर है और एस० ई० हेल्थ को ताकीद कर दी गई है।

(ख) प्रश्न ही पैदा नहीं होता।

श्री भैरोंसिंह (१४) : क्या यह सही है कि योजना पहले बन चुकी थी और १४ लाख रुपयों की स्वीकृति इसके लिये हो चुकी थी ?

श्री दामोदरलाल व्यास : मेरी जानकारी तो यह है कि योजना बन रही है।

श्री भैरोंसिंह : क्या यह माना जाय कि १४ लाख रुपयों की स्वीकृति नहीं हुई थी ?

श्री दामोदरलाल व्यास : कन्क्लूजन निकालना आपकी मर्जी पर है। मैंने आपको सूचना दे दी।

श्री भैरोंसिंह : आज से लगभग ८ माह पहले इसकी स्वीकृति हुई थी, क्या यह सही है ?

श्री दामोदरलाल व्यास : यह अलग प्रश्न है कि स्वीकृति हुई या नहीं। म्युनिसिपेलिटी ने अलग स्कीम भेजी हो तो पता नहीं। सिर्फ सरकार के बारे में मैंने बताया कि योजना

Page No.2

(श्री दामोदरलाल व्यास)

बनाने का विचार है। एस० ई० हेल्थ को ताकीद कर दी गई है।

श्री भैरोंसिंह : क्या यह सही है कि जो योजना सरकार के विचाराधीन है वह नगरपालिका द्वारा प्रस्तुत की गई थी ?

श्री दामोदरलाल व्यास : डिटेल्स मेरे पास नहीं हैं।

जिला जालोर में इस वर्ष अधिक वर्षा से फसलों को क्षति

४१५. **श्री तनसिंह** (बाड़मेर) : क्या राजस्व मन्त्री निम्न प्रश्नों का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(क) क्या जिला जालोर में इस वर्ष अधिक वर्षा से सावणू तथा दावा व रोली से उनालू फसल बर्बाद हो गई है ?

(ख) क्या सरकार उस क्षेत्र में बीघोड़ी की छूट देने का विचार कर रही है ?

राजस्व मन्त्री (श्री दामोदरलाल व्यास) तहसील जसवन्तपुरा के अतिरिक्त जहां ६ आने से ८ आना नुकसान हुआ, अन्य किसी तहसील में अधिक हानि नहीं हुई।

(ख) केवल तहसील जसवन्तपुरा में बीघोड़ी की छूट देने का प्रश्न विचाराधीन है।

श्री तनसिंह : और स्थानों पर नुकसान हुआ है उसकी जांच पूरी हो गई है क्या ?

श्री दामोदरलाल व्यास : जी हां।

खुली शराब बेचने पर प्रतिबन्ध

४१६. **श्री दयाकृष्ण विजय** (छाबड़ा) : क्या वित्त मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने का कष्ट करेंगे :

(क) क्या जकात के कुछ प्रावधानों के अन्तर्गत शराब "खुली" नहीं बेची जा सकती है ?

(ख) क्या यह सही है कि इन प्रावधानों के बावजूद भी कोटा में लाडपुरा वाडे में स्थित शराब की दुकान पर खुले आम शराब बेची जाती है ? यदि हां, तो सरकार इसे बन्द कराने के लिये क्या कदम उठा रही है ?

वित्त मन्त्री (श्री हरिभाऊ उपाध्याय) : (क) जी नहीं। अलबत्ता शराब की दुकानों के लाइसेन्स की शर्तों में शराब को सिर्फ बन्द बोतलों में बेचने की पाबन्दी लगाई जाती है।

(ख) जी नहीं, लाइसेन्स की उपरोक्त शर्त का उल्लंघन करने पर उचित कार्यवाही की जाती है।

श्री दयाकृष्ण विजय : मैं मन्त्रीजी की जानकारी के लिए बताना चाहता हूं कि कोटा में लाडपुरा में शराब की दुकान है, वहां खुले आम खुली शराब बेची जाती है।

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : वहां कभी कभी यह पाया गया है। कि खुली बोतलों में शराब बेची जाती है। उसके खिलाफ उचित कार्यवाही की गई है और उसको सजा दी गई।

झुन्झुनू जिले की स्कूलों में टाट पट्टियों की कमी

४१७. **श्री लच्छूराम** (मंडावा) : क्या शिक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(१) क्या यह सही है कि झुन्झुनू जिले की तमाम स्कूलों में टाट पट्टी, फर्नीचर

Page No.3

(श्री लच्छूराम)

अन्य सामग्री की नितान्त कमी है ?

(२) पिछले वर्ष उपरोक्त जिले की स्कूलों के लिये विभिन्न सामग्री खरीदने के लिये कुल कितनी रकम मन्जूर की हुई थी तथा उसमें से कितने रुपयों का सामान खरीदा गया ?

उप शिक्षा मन्त्री (श्री पूनमचन्द बिश्नोई): (१) जी नहीं, यह सही नहीं है। प्रति वर्ष जो भी सामान खरीदा जाता है वह संस्थाओं की आवश्यकताओं को दृष्टि में रखते हुये वितरित कर दिया जाता है। कुछ संस्थाओं में सामान पर्याप्त नहीं है तथा ऐसी संस्थाओं को गत वर्ष खरीद की गई सामग्री वितरित की जा रही है।

(२) पहिले वर्ष इस जिले की स्कूलों के लिये विभिन्न सामग्री खरीदने के लिये कुल ६५,४३३ रु० मंजूर हुए थे तथा उसमें से २७,३८८ रु० १२ आने का सामान खरीदा गया।

श्री लच्छूराम : कितने रुपयों की ग्रान्ट लेप्स हो गई ?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : ६५,४३३ रु० में से २७,३८८ रु० १२ आ० बाकी निकाल दीजिये, उतनी लेप्स हुई।

श्री लच्छूराम : क्या यह सही है कि स्कूलों में रजिस्टर इत्यादि नहीं हैं और अध्यापक खाली कागजों पर हाजिरी भरते हैं ?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : ऐसी शिकायत नहीं आई है। जवाब में यह कहा गया है कि सामग्री की कमी जरूर है। उसको पूरा करने के लिए ६५,४३३ रु० की मंजूरी हुई है।

श्री लच्छूराम : आप कह रहे हैं कि वहां कमी नहीं है लेकिन वहां पर ऐसी व्यवस्था है कि न तो स्कूलों में पूरी टाट पट्टियां हैं और न कोई दूसरी चीजें हैं। इस पर भी ३५ हजार रुपये लेप्स हो गये हैं।

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : कुछ रकम लेप्स जरूर हुई है लेकिन सामान बांटा भी गया है।

श्री शिवनाथसिंह : रकम लैप्स हुई तो क्या वहां पर सामान खरीदने की आवश्यकता नहीं थी ?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : लैप्स होने के कई कारण हैं। एक तो एडमिनिस्ट्रेटिव सेंक्शन देरी से हुई और जिन फार्म्स को माल सप्लाई करने के लिये कहा गया उन्होंने सप्लाई नहीं किया। कुछ सेम्पल्स मांगे थे वे भी देरी से आये।

श्री शिवनाथसिंह : खरीदने की कार्यवाही कब की गई ?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : खरीदने का कोई एक आइटम नहीं है। पेट्टी मिस्लेनियन्स आइटम्स में खरीदा जाता है। अलग अलग स्कूलों में अलग अलग रूप से खरीदा जाता है।

श्री जनार्दनराय नागर : एडमिनिस्ट्रेटिव सेंक्शन देने में देरी क्यों हुई ?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : एडमिनिस्ट्रेटिव सेक्शन सब जगह पहुँचने में देरी हो जाती है। इसलिये सरकार ने अब ताकीद करदी है कि जुलाई की १५ तारीख तक सब जगह सेंक्शन पहुंच जाय।

श्री शिवनाथसिंह : क्या सरकार इस प्रगति से संतुष्ट है ?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : पहले जो डिले होती थी उससे संतुष्ट नहीं है, इसलिये जल्दी करने का तरीका निकाला गया है ।

राज्य बीमा विभाग के कर्मचारियों को अधिक समय तक कार्य करने के कारण अतिरिक्त भत्ता

४१८ **श्री भैरोंसिंह** (श्री माधोपुर) : क्या वित्त मन्त्री निम्नलिखित प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(क) क्या राज्य बीमा विभाग के कर्मचारियों को निर्धारित समय से अधिक समय तक काम करना पड़ता है और उन्हें अधिक समय तक काम करने पर कोई एक्स्ट्रा एलाउन्स नहीं मिलता ?

(ख) क्या यह सही है कि इस प्रकार अधिक समय तक काम लेना सर्विस रूल्स के विरुद्ध है ?

(ग) क्या सरकार उन्हें समय के बाद न रोकने के लिये आदेश जारी करेगी ?

वित्त मन्त्री, (श्री हरिभाऊ उपाध्याय) :

(क) राज्य बीमा विभाग के राज्य कर्मचारियों को निर्धारित समय से अधिक समय तक नहीं ठहराया जाता है । कभी कभी ऐसे कर्मचारी, जिनका कार्य ऐरियर में हो जाता है अपना एरियर साफ करने के लिये निर्धारित समय से अधिक समय तक ठहर जाते हैं; इसलिये उन्हें एक्स्ट्रा अलाउन्स देने का प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

श्री भैरोंसिंह : क्या यह सही है कि बीमा विभाग में आदेश जारी किया जाता है कि रात के समय अल्प वैतनिक कर्मचारी वहां आकर काम करें ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : ऐसा आदेश जारी करने का सवाल नहीं है । कभी कभी ऐसा हो जाता है कि काम अधिक हो जाता है तो छुट्टियों के दिन कर्मचारियों को बुलाया जाता है । यदि उनको रविवार को बुलाया जाता है तो कैपेन्सेटरी लीव के तौर पर केज्युअल लीव बढ़ाई जाती है और एक्स्ट्रा टाइम में बुलाया जाता है तो तांगा भाड़ा दिया जाता है । अलाउन्स देने का प्रोविजन नहीं है ।

श्री भैरोंसिंह : एक्स्ट्रा टाइम का अलाउन्स क्यों नहीं दिया जाता ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : एक्स्ट्रा अलाउन्स का प्रावधान नहीं है । तांगा भाड़ा दिया जाता है ।

श्री भैरोंसिंह : कुछ कर्मचारियों को रात के समय भी बुलाया जाता है तो क्या सरकार यह ठीक समझती है कि उनको तांगा भाड़ा देकर ही संतुष्ट किया जाय ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : यह सोचने की बात है ।

श्री भैरोंसिंह : क्या अब तक इस पर पर कोई विचार नहीं किया गया है ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : अब तक मेरी जानकारी में नहीं है । देख लेंगे ।

श्री भैरोंसिंह : सरकार की जानकारी में यह प्रश्न कब से आया है ?

Page No.5

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : अभी जब आपने ध्यान दिलाया ।

श्री बी. एन. जोशी : काम ज्यादा होता है तो एक्स्ट्रा स्टाफ क्यों नहीं रखा जाता ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : हमेशा काम ज्यादा नहीं होता । कभी कभी होता है तो उन्हीं से करा लिया जाता है ।

श्री जनार्दनराय नागर : अधिकृत घंटे काम करने के कितने हैं ? अधिकृत रूप से कितने घंटे काम करना होता है ?

श्री अध्यक्ष : ड्यूरिंग ऑफिस ऑवर्स ।

श्री जनार्दनराय नागर : मेरा पूछने का मतलब यह है कि काम करने की अवधि मुकर्रर है कि नहीं ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : १० बजे से ५ बजे तक ७ घण्टे ऑफिस ऑवर्स मानते हैं ।

श्री भैरोंसिंह : क्या ज्यादा घंटे काम करते हैं तो वे ड्यूटी अलाउन्स के हकदार हो जाते हैं ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : वैसे हरेक कर्मचारी बंधा हुआ है कि जब भी कार्य के लिये जरूरत पड़े उन्हें बुलाया जाय, तो उनको आना चाहिये । उनको जो जो सुविधाएं दी जाती हैं वे मैंने बताई हैं ।

प्रश्न संख्या ४१६

श्री अध्यक्ष : श्री आनन्दसिंह कछवाहा।
(अनुपस्थित)

राजबाग उपनगर (जोधपुर) में पेय जल की कमी

४२०. श्री सूरजमल (फलौदी) : क्या योजना व विकास मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(क) क्या जोधपुर शहर के समीप राजबाग उपनगर में पीने के पानी की कमी है ?

(ख) क्या सरकार द्वारा वहां एक बावड़ी की मरम्मत के लिये सहायता दी गई ?

(ग) क्या यह सही है कि अधिक वर्षा के कारण मरम्मत के बाद वह बावड़ी फिर गिर गई ?

(घ) क्या सरकार वहां नल लगाने की योजना क्रियान्वित करेगी ? यदि नहीं, तो क्यों नहीं ?

(ङ) सरकार वहां के जल कष्ट को दूर करने का क्या प्रयास कर रही है ?

योजना व विकास मन्त्री (श्री दामोदरलाल व्यास) : (क) जी हां ।

(ख) जी हां । वाटर सप्लाई स्कीम के अन्तर्गत ६००० रु० की सहायता दी गई ।

(ग) जी हां ।

(घ) नल लगाने की योजना सरकार के विचाराधीन है ।

(ङ) जल कष्ट के समय पानी की टंकियों द्वारा इस भाग में पानी वितरित किया जाता है ।

श्री तनसिंह : नल लगाने की योजना कब तक कार्यान्वित हो जायगी ?

श्री दामोदरलाल व्यास : अभी योजना बनाई जा रही है, उस पर फैसला भी किया जायगा ।

श्री सूरजमल : नल लग तो जायेंगे साहब ?

श्री दामोदरलाल व्यास : उम्मीद करनी चाहिए।

श्री सूरजमल : नल कब तक लग जायेंगे।

(कोई उत्तर नहीं दिया गया)

भरतपुर में गत वर्ष आंधियों इत्यादि से फसल को क्षति

४२१. श्री नत्थीसिंह (कामा) : Will the Minister for Revenue be pleased to state :-

(a) Did hail-storms destroy the Rabi crops last year in Bharatpur District ?

(b) Was suspension of the Land Revenue granted to the affected area with the assurance that it would be remitted afterwards under orders of the Government ?

(c) If so, have remission orders been passed ? If the amount suspended has been recovered from the cultivators, why and under what rule ?

राजस्व मंत्री (श्री दामोदरलाल व्यास) : (a) Rabi crops in 24 villages of Pahari Sub-Tehsil and in 4 villages of Kaman Tehsil were damaged.

(b) Suspension was allowed provisionally.

(c) No. As loss was less than As. -/6/- in a rupee, no remission was permissible under Rule 29 of the Rajasthan Tenancy (Govt.) Rules, 1955. The suspended amount was recovered under Rule 30 of the said rules.

प्रश्न संख्या ४२२

श्री अध्यक्ष : श्री नाथूलाल : (अनुपस्थित कृपया आगे देखिये)

अमृतपुरी (जयपुर) में हरिजनों को दिये गये प्लॉट

४२३. श्री हरिशंकर सिद्धान्तशास्त्री (आमेर) : क्या समाज कल्याण मंत्री निम्नलिखित प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(क) जयपुर शहर के घाट दरवाजे के पास अमृतपुरी में अब तक हरिजनों को कितने प्लॉट दिये गये हैं और कितने बन कर तैयार हो गये हैं ?

(ख) इस स्कीम के बनाने में क्या खर्चा हुआ ?

(ग) क्या यह सत्य है कि इस स्कीम के पूरा करने हेतु गत वर्ष ५०,००० रु० स्वीकार किया गया था ? यदि हाँ, तो उस राशि का क्या हुआ ?

समाज कल्याण मंत्री (श्री हरिभाऊ उपाध्याय) : (क) इस योजना के अन्तर्गत अभी तक कोई प्लॉट नहीं दिये गये हैं ?

(ख) अभी तक कुछ खर्च नहीं हुआ।

(ग) नहीं।

श्री हरिशंकर सिद्धान्तशास्त्री : इस बस्ती का उद्घाटन कब हुआ और किसने किया ?

Page No.7

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : २६ नवम्बर, १९५६ को इसका उद्घाटन माननीय मुख्य मंत्री के हाथों से हुआ।

श्री हरिशंकर सिद्धान्तशास्त्री : क्या यह सही है कि इस योजना को कार्यान्वित करने के लिए एक कार्य समिति का निर्माण हुआ, यदि किया गया तो क्या नाम बताने की कृपा करेंगे ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : नाम ?

श्री हरिशंकर सिद्धान्तशास्त्री : जी हां।

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : १. श्री भोगी लाल पांड्या, मिनिस्टर फॉर सोश्यल वेलफेअर।

२. श्री बी. मेहता, एडीशनल चीफ सेक्रेटरी, आइ. ए. एस. (डेवेलपमेंट कमिश्नर)।

३. श्री के. एन. भार्गव, चेयरमैन, अर्बन इम्प्रूवमेंट बोर्ड।

४. श्री श्याम बिहारी लाल, चेयरमैन, म्युनिसिपल कमेटी।

५. श्री शिवपुरी, सेक्रेटरी, अर्बन इम्प्रूवमेंट बोर्ड।

६. श्री महेशचन्द्र शर्मा, कमिश्नर, म्युनिसिपल बोर्ड।

७. श्री गुलाबचन्द, रिप्रज़ेन्टेटिव ऑफ दी हरिजन्स।

८. श्री रामसिंह, आर. ए. एस., चेअरमैन, सोश्यल वेलफेअर बोर्ड, राजस्थान।

श्री हरिशंकर सिद्धान्तशास्त्री : कितने अर्से के अन्दर इस कार्यसमिति की मीटिंग कितनी बार हुई और कब कब हुई ? हरिजनों को जो प्लॉट्स मिलेंगे, वे उसी कन्सेशनल रेट्स पर मिलेंगे या नहीं मिलेंगे ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : तीन सवाल पूछ लिये।

श्री हरिशंकर सिद्धान्तशास्त्री : कार्य-समिति की मीटिंग कितनी बार हुई ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : मेरी जानकारी के मुताबिक एक बार हुई।

श्री हरिशंकर सिद्धान्तशास्त्री : क्या हरिजनों के सिवाय और किसी को भी प्लॉट्स दिये गये हैं ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : यह बस्ती हरिजनों के लिए ही है, मेरी जानकारी के अनुसार।

श्री हरिशंकर सिद्धान्शास्त्री : क्या अमृतपुरी के अन्दर और लोगों को भी भेजा जायगा ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : आप क्या मेहतरों को ही हरिजन कहते हैं ? बापू ने जिन्हें हरिजन माना है, उन्हें जमीन दी जायगी।

श्री हरिशंकर सिद्धान्तशास्त्री : इस कार्यसमिति में कितने हरिजनों को लिया गया ?

श्री धर्मपाल : माननीय सदस्य ने जो प्रश्न पूछा है उनकी गलतफहमी को दूर करने के लिए आप क्या सुझाव देंगे ? क्या हरिजन वही हैं जो मेहतर का काम करते हैं ?

एक माननीय सदस्य : क्या उस अमृतपुरी में पानी के नल लगा दिये गये हैं ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : यह जानकारी तो नहीं है, आप अलग से प्रश्न पूछ लीजिये, मैं जवाब दे दूंगा।

श्री हरिशंकर सिद्धान्तशास्त्री : यह योजना कब तक खत्म हो जायगी।

(घंटी)

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : कोशिश करेंगे जल्दी करने की।

जोधपुर डिवीजन के अकाल-ग्रस्त घोषित ग्राम

४२४. **श्री भैरोंसिंह (खेजड़ला) :** Will the Revenue Minister be pleased to state :

How many villages in various tehsils of the Jodhpur Division have been declared as scarcity areas ? Please give tehsilwise names of the villages.

राजस्व मंत्री (श्री दामोदरलाल व्यास) : 81 villages in Tehsil Nagaur.

58 villages in tehsil Jayal.

Tehsil	Degana	45.
"	Deedwana	141.
"	Ladnu	106.
"	Parbatsar	139.
"	Nawa	22.

List of these villages is given in Rajasthan Gazette (extra ordinary) dated 2. 4. 57, under Revenue Department Notification No. F. 10 (15) Rev. B/57 dated the 28th March, 1957.

गत दो वर्षों में लो इन्कम ग्रुप हाउसिंग स्कीम के अन्तगत ऋण दिया गया रुपया

४२५. **श्री रामेश्वरदयाल (कोटा) :** क्या मुख्य मंत्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने का कष्ट करेंगे :

लो इन्कम ग्रुप हाउसिंग स्कीम के अन्तर्गत कोटा जिले में १९५५-५६ और १९५६-५७ में कितना रुपया कर्ज दिया गया ?

जिन जिन लोगों को कर्जा दिया गया उनकी एक सूची मय कर्ज के सदन की मेज पर रखने का कष्ट करें।

मुख्य मंत्री की ओर से राजस्व मन्त्री (श्री दामोदरलाल व्यास) : लो इन्कम ग्रुप हाउसिंग स्कीम के अन्तर्गत कोटा जिले में सन् १९५५-५६ व १९५६-५७ में ४,००,००० व १,७२,१०० रुपये कर्ज के दिये गये।

जिन जिन लोगों को कर्जा दिया गया है तथा उनको जितना जितना दिया गया उसकी सूची सदन की मेज पर रख दी गई है।

(कृपया परिशिष्ट १ देखिये)

श्री रामेश्वरदयाल : Will you please explain as to whether all the relevant rules were complied at the time of granting loans ?

श्री दामोदरलाल व्यास : Yes, I presume so.

श्री रामेश्वरदयाल : The answer must be definite. There is no question of presumption.

श्री दामोदरलाल व्यास : If there is any irregularity which the Hon'ble Member knows it ought to be brought to my notice; then I can enquire into, otherwise it is not possible for me to enquire into.

श्री रामेश्वरदयाल : The question is of the satisfaction of the Government.

श्री दामोदरलाल व्यास : The Government is satisfied that is why I presume that all the rules were followed.

श्री रामेश्वरदयाल : Is it correct to say so when more than one member of the same joint Hindu undivided family were granted loans for the same house ?

श्री दामोदरलाल व्यास : It is not to my knowledge. If the Hon'ble Member brings it to my knowledge, I will make enquiries.

पेन्शन विशेषाधिकारी के पदच्युत करने के पश्चात् तय किये गये पेन्शन के मामले

४२६. **श्री भैरोंसिंह** (प्रश्नकर्त्ता श्री सतीशचन्द्र की अनुपस्थिति में) : क्या वित्त मंत्री निम्न प्रश्नों का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(क) राजस्थान सरकार के पेन्शन विशेषाधिकारी को पदच्युत करने के पश्चात् पेन्शन के कितने मामले तय किये गये और अब इस विभाग के आधीन कितने मामले तय करने के हेतु विचाराधीन है ?

(ख) सन् १६४६ से पूर्व और १६५५ के पश्चात् के अब तक पेन्शन के विचाराधीन मामले किन कारणों से तय नहीं किये गये ?

(ग) क्या इस सम्बन्ध में सरकार कोई ठोस कदम उठाने का विचार रखती है ? यदि हां, तो कब तक ?

वित्त मन्त्री (श्री हरिभाऊ उपाध्याय) : (क) विशेषाधिकारी पेन्शन के पदच्युत हो जाने के पश्चात् १८५६ से २८ फरवरी, १६५७ तक पेन्शन के १०६६ मामलात तय किये जा चुके हैं। अर्थ विभाग में अब कोई मामले तय करने के नहीं हैं जो कुछ मामले विचाराधीन हैं वे विभिन्न विभागों में या अकाउन्टेंट जनरल के दफ्तर में हैं।

(ख) सन् १६४६ के पूर्व तथा १६५५ के बाद के कुछ पेन्शन के मामलात निम्न कारणों से तय नहीं हो पाए हैं :

(१) सम्बन्धित सर्विस रेकॉर्डस का एक स्थान पर उपलब्ध न होना।

(२) रिटायर्ड कर्मचारियों द्वारा पेन्शन पेपर्स का समय पर मुकम्मिल न कराना तथा बाद में पेन्शनरों को बुलाने की असुविधा होना।

(३) अन्य स्थानों से सूचना प्राप्त करने में विलम्ब होना।

(४) कुछ पुरानी रियासतों तथा ठिकानों के सर्विस रेकार्डस का अधूरा होना।

(५) सेवा-काल का प्रमाणित न होना।

(ग) सरकार द्वारा इस ओर पहिले से ही आवश्यक कदम उठाए जा चुके हैं और यथोचित प्रयत्न किये जा रहे हैं।

श्री भैरोंसिंह : सन् १६४६ के पहले के मामले कब तक तय हो जायेंगे ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : अर्थ विभाग में नहीं हैं दूसरे विभागों में हैं, उसकी जानकारी उपलब्ध नहीं है। मेरे ख्याल से जल्दी ही तय हो जायेंगे।

राजस्थान नहरक्षेत्र में आने वाले गांवों में दस गुना लगान देकर खातेदारी प्राप्त करना

४२७. **श्री धर्मपाल पवार** (नोहर) : क्या राजस्व मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे :

Page No.10

(श्री धर्मपाल पंवार)

(१) राजस्थान केनाल क्षेत्र में आने वाले गांवों में कुल कितने किसानों ने दसगुना लगान देकर खातेदारी ली है ?

(२) क्या यह खातेदारी सरकार ने मान ली है ? यदि हां, तो किस तारीख तक तथा अब तक कुल कितनी रकम जमा हुई है ? तहसीलों की गांव वार एक सूची मय खातेदार के नाम व गांव समेत सदन की मेज पर रखी जावे ।

राजस्व मन्त्री (श्री दामोदरलाल व्यास) : (क) ११६ ।

(ख) जी हां, अब तक कुल रकम १०,०८४ रुपया १३ आना जमा हुई है । सूची सदन की मेज पर रखवा दी गई है ।

(कृपया परिशिष्ट २ देखिये)

श्री धर्मपाल : यह जो दसगुना देकर खातेदारी के हक लिए जायेंगे, उसमें आज कल क्लेम का सवाल चल रहा है । क्या हरिजनों को जमीन दे रहे हैं, वे दसगुना देकर जमीन का खातेदारी हक ले सकते हैं ?

श्री दामोदरलाल व्यास : मैं समझा नहीं ।

श्री धर्मपाल : जो दसगुना देकर जमीन की खतेदारी दी गई है, वह किन किन शर्तों पर किसको दी जाती है ?

श्री दामोदरलाल व्यास : सेक्शन २३ (१) ऑफ दी टिनेन्सी एक्ट ।

तहसील शेरगढ़ व फलौदी में गत पाँच वर्षों में अकाल सहायतार्थ दिया गया रुपया

४२८. **श्री सूरजमल** (फलौदी) : क्या अकाल सहायता मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

तहसील शेरगढ़ व फलोदी में अकाल सहायता के रूप में किस किस काम के लिये कितना रुपया गत पांच वर्षों में स्वीकृत किया गया तथा वह किस किस कार्य पर कितना २ खर्च किया गया ?

अकाल सहायता मंत्री : (श्री दामोदर लाल व्यास) तालिका सदन की मेज पर रख दी गई है ।

(कृपया परिशिष्ट ३ देखिये)

श्री अध्यक्ष : श्री देवनाथ ।

गंगानगर स्थित डिग्री कॉलेज में आगामी वर्ष में एम. एस. सी. क्लास खोलने सम्बन्धी

४२९ **श्री देवनाथ** : (गंगानगर) क्या शिक्षा मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार गंगानगर स्थित डिग्री कॉलेज में आगामी वर्ष से बी० एस सी० कक्षायें चालू करने का विचार रखती है ।

(ख) क्या सरकार उपरोक्त डिग्री कॉलेज की एफ० एस० सी० कक्षाओं में मेडिकल सेक्शन खोलने जा रही है ?

(ग) क्या गवर्नमेंट गर्ल्स हाई स्कूल, गंगानगर में कमरों की कमी के कारण आज कल दो बार कक्षायें लगती हैं, जिससे छात्राओं को बड़ा कष्ट होता है ? यदि हां, तो क्या सरकार उक्त स्कूल में कमरों की कमी को पूरा करने का प्रयास करेगी ?

उप शिक्षा मन्त्री (श्री पूनम चन्द) :

(क) जी नहीं ।

(श्री पूनमचन्द)

(ख) जी नहीं।

(ग) आर्थिक स्थिति के कारण यह कमी दूर नहीं की जा सकती। यदि जनता इस कार्य के करने में सरकार को धन की सहायता करे तो सरकार भी सहायता देने के प्रश्न पर विचार कर सकती है।

श्री अध्यक्ष : श्री सज्जनसिंह।

मार्च में ओलों से बूंदी के विभिन्न ग्रामों में रबी की फसल को क्षति

४३०. **श्री सज्जनसिंह** (बूंदी) : क्या राजस्व मन्त्री निम्नलिखित प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(१) क्या सरकार के ध्यान में है कि गत २१ मार्च को हुई ओलों की वृष्टि से जिला बूंदी की बाच्छोला, सूंथली, उगेन, खंजूरा, करवर, बटावती तथा पाटण तहसीलों के कुछ गांवों में रबी की फसल बिल्कुल नष्ट हो गई है ?

(२) क्या यह भी सरकार के ध्यान में है कि अति वृष्टि के कारण बूंदी जिले में खरीफ की फसल प्रायः नष्ट सी हो गई थी ?

(३) यदि हां, तो सरकार ने उपरोक्त गांवों को अकालग्रस्त घोषित किया है और एतदर्थ सरकार ने सहायता हेतु क्या कार्यवाही की है ?

राजस्व मन्त्री (श्री दामोदरलाल व्यास):

(१) बाच्छोला, सूंथली, उगेन, खंजूरा ग्रामों में ६ आने से एक रुपया तक, ग्राम करवर में ८ आने से दस आने तक और ग्राम बटावती में कोई नुकसान नहीं हुआ।

(२) फसल खरीफ में केवल आंशिक रूप में हानि हुई है।

(३) नियमानुसार न तो गांवों को अकालग्रस्त घोषित करने की और न सहायता हेतु कार्य चालू करने की आवश्यकता हुई है।

श्री अध्यक्ष : श्री जगदीशप्रसाद माथुर।

एक्साइज व टैक्सेशन विभाग के अधिकारी आर. ए. एस. न होने पर भी आर. ए. एस. पद पर उनके द्वारा कार्य करना

४३१. **श्री भैरोंसिंह** : (श्री जगदीश प्रसाद माथुर की अनुपस्थिति में) क्या आबकारी व कर मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(क) एक्साइज व टैक्सेशन विभाग में कितने ऑफिसर ऐसे हैं जो आर. ए. एस. श्रेणी में न होते हुए भी आर. ए. एस. की पोस्ट पर कार्य कर रहे हैं ? कृपया इन अधिकारियों की एक सूची जिस तिथि से वे उस पद पर काम कर रहे हैं सदन की मेज पर रखें।

(ख) क्या एक्साइज और टैक्सेशन विभाग के अधिकारियों का भी आर. ए. एस. श्रेणी में सीधा विभागीय आधार पर प्रमोशन करने का नियम है ? यदि हां, तो अब तक कितने अधिकारियों का प्रमोशन हुआ है और नहीं, तो क्यों नहीं ?

आबकारी व कर मन्त्री (श्री हरिभाऊ उपाध्याय :(क) आबकारी व कर विभाग में ६ अधिकारी हैं, जो आर. ए. एस. नहीं होते हुए भी आर. ए. एस. की पोस्ट पर कार्य कर रहे हैं। इनकी सूची सदन की मेज पर रख दी गई है।

(कृपया परिशिष्ट ४ देखिये)

(श्री हरिभाऊ उपाध्याय)

(ख) हां, है। किसी का नहीं। राजस्थान एडमिनिस्ट्रेटिव सर्विस रूल्स, १९५४, के पार्ट ५ में दिये हुये रूल्स के अन्तर्गत आर. ए. एस. में प्रमोशन द्वारा नियुक्ति की जाती है। इन रूल्स के रूल संख्या २८ (८) के अन्तर्गत निर्मित कमेटी ने, जिसके चेयरमैन, जन सेवा आयोग के चेयरमैन होते हैं, इस विभाग के किसी अधिकारी के नाम की आर. ए. एस० में नियुक्ति के लिए सिफारिश नहीं की।

श्री भैरोंसिंह : क्या विभाग की ओर से इस कमेटी को लिखा गया था कि इस विभाग में ६ स्थानों पर आर० ए० एस० अधिकारी होने चाहियें, वे नहीं हैं, इसलिए इस विभाग के आदमियों को ही प्रमोशन दिया जाय?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : यह जानकारी तो मुझे नहीं है।

श्री भैरोंसिंह : यही तो प्रश्न है। क्या इस विभाग द्वारा कमेटी को कभी इस प्रकार की सिफारिश हुई है कि हमारे विभाग के आदमियों को ही आर० ए० एस पोस्ट पर प्रमोशन दिया जाय।

(कुछ क्षणों के लिए विराम)

श्री अध्यक्ष : Under the rules certain category of officers are eligible for promotion. These are one of them and there is no need of special recommendation or anything.

श्री भैरोंसिंह : माननीय अध्यक्ष: बात तो यह है कि उस कमेटी को पता ही नहीं है कि इस विभाग में ६ आर० ए० एस० होने चाहियें, वे नहीं हैं तो प्रोमोशन दिया जाय। विभाग की ओर से कमेटी को सिफारिश की जानी चाहिये कि हमारे यहां ६ स्थान रिक्त हैं, हमारे यहां के आदमियों को प्रोमोशन दिया जाय। कमेटी किसी पोस्ट को क्रियेट नहीं करती, प्रोमोशन के केसेज़ को कन्सीडर करती है, प्रोमोशन की सिफारिश करने का काम विभाग का है। तो रिक्त स्थानों की पूर्ति हेतु प्रोमोशन देने के लिए कमेटी के पास सिफारिश की है कि नहीं, यही मेरा प्रश्न है।

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : यह अलग प्रश्न है।

श्री भैरोंसिंह : जिन ६ पोस्ट्स पर, जो कि आर० ए० एस० पोस्ट्स हैं, नोन आर० ए० एस० व्यक्ति काम कर रहे हैं, उन स्थानों पर आर० ए० एस० व्यक्तियों को क्यों नहीं नियुक्त किया गया?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : कुछ तो व्यक्ति ऐसे थे जो पद के लिहाज से तहसीलदार थे, और इस पद के अधिकारी हो जाते हैं; तीन ऐसे थे। ३ ऐसे हैं जो पब्लिक सर्विस कमीशन में गये थे और उनको मजूर किया गया और ३ ऐसे हैं जो पी० एस० सी० में गये थे पर मजूर नहीं हुए, उनके मामले अभी पेंडिंग हैं। इस प्रकार कुल ६ हैं।

श्री भैरोंसिंह : जिन तीन व्यक्तियों को पी० एस० सी० ने आर० ए० एस० के पद के अयोग्य माना, उनको आर० ए० एस० के पद पर क्यों रखा गया।

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : बाद में मंजूरी ले ली गई थी, मंजूरी के कारण उन्हें रिवर्ट नहीं किया गया, उनके केसेज़ अटके हुए हैं, अन्तिम निर्णय अभी नहीं हुआ है।

श्री भैरोंसिंह : जब पी० एस० सी० ने उन्हें आर० ए० एस० के पद के योग्य नहीं समझा तो फिर उन्हें आर० ए० एस० के पद पर क्यों नियुक्त किया गया।

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : उनकी जरूरत थी, दूसरे आदमी मिलते नहीं थे ।

श्री भैरोंसिंह : क्या यह सही है कि इन ६ में से ३ तो ऐसे व्यक्ति हैं जो इस विभाग के कार्य से बिलकुल परिचित नहीं हैं, फिर भी उन्हें आर० ए० एस० के पद पर नियुक्त किया गया है ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : सुना नहीं फिर से दोहराइये ।

श्री भैरोंसिंह : क्या यह सच है कि इन ६ अधिकारियों में से ३ तो इस विभाग के कामों से बिलकुल अपरिचित हैं, फिर भी उनको आर० ए० एस० के पद पर नियुक्त किया गया है ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : मेरी जानकारी इस मुताबिक तो नहीं है ।

श्री भैरोंसिंह : क्या ये ६ अधिकारी इस विभाग के टेक्निशियन्स माने जाते हैं ?

(श्री रामकिशोर व्यास, गृह मन्त्री, के उत्तर देने के लिये खड़े होने पर)

श्री भैरोंसिंह : माननीय अध्यक्ष, यह तो अच्छा तरीका नहीं है, जब चीफ मिनिस्टर नहीं हैं तो डिप्टी चीफ मिनिस्टर होने के नाते इनको अधिकार है । उनकी मौजूदगी में दूसरे मिनिस्टर उत्तर दें, यह उचित नहीं हैं । माननीय हरिभाऊजी खुद योग्य हैं ....

श्री अध्यक्ष : आपको तो जितनी ज्यादा जानकारी मिल सके उतना ही ज्यादा अच्छा है ।

श्री दामोदरलाल व्यास : माननीय अध्यक्ष, आर. ए. एस. का डिपार्टमेंट मेरे अन्डर में है, इसलिये मैं अगर उत्तर दूं तो इसमें माननीय सदस्य को एतराज नहीं होगा ।

अर्ज करना मेरा यह है कि कुछ अफसर ऐसे हैं, क्लास ए. तहसीलदारों की लिस्ट है, शुरू से लिस्ट बनी थी, उनको राइट है, उनको अधिकार है । They are posted on R. A. S. posts and they have been accepted by theb P. S. C. as suitable for being posted on R. A. S. posts. और ये लोग.... ....

श्री अध्यक्ष : Which means that there is no irregularity in their posting ?

श्री दामोदरलाल व्यास : There is absolutely no irregularity. They have been accepte by P. S. C. as suitable for R. A. S. post and therefore they have been posted.

श्री भैरोंसिंह : श्री कान्तिलाल ओझा को किस ग्रेड में माना गया है ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : He is a substantive Inspector of Registration and stamps posted as A. S. T. since. 12. 5. 56. (अश्रव्य)

श्री अध्यक्ष : Shri Lallu Ram.

गवर्नमेंट इन्टर कॉलेज, टोंक में साइन्स, कॉमर्स की कक्षाएँ व उसे डिग्री कॉलेज बनाने के संबन्ध में

४३२. श्री लल्लूराम (टोंक) : क्या शिक्षा मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

Page No.14

(श्री लल्लूराम)

(क) क्या गवर्नमेंट इन्टर कॉलेज, टोंक में साइन्स और कॉमर्स की कक्षाएं इसी वर्ष खोल दी जावेंगी ?

(ख) उपरोक्त कॉलेज को कब तक डिग्री कॉलेज बना दिया जावेगा ?

उप शिक्षा मन्त्री (श्री पूनमचन्द विश्नोई) : (क) जी हां। इसी वर्ष चालू करने की कार्यवाही चल रही है।

(ख) इस वर्ष लड़कों के लिये डिग्री कॉलेज बनाने का कोई प्रश्न सरकार के विचाराधीन नहीं है, अतः इन्टर कॉलेज, टोंक को डिग्री कॉलेज बनाने का प्रश्न ही नहीं उठता।

श्री अध्यक्ष : श्री धर्मपाल।

सन् ५५—५६ से गंगानगर जिले में नगर पालिकाओं को सहायता

४३३. **श्री धर्मपाल** (नोहर): क्या समाज कल्याण मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(क) सन् १९५५-५६ से गंगानगर जिले की किस किस नगरपालिका को कितनी कितनी रकम सहायता के लिये दी गई ?

(ख) क्या १९५६-५७ में किसी नगरपालिका ने रकम की मांग की है ?

(ग) अगर हां, तो सरकार उस पर क्या कार्यवाही कर रही है ?

(समाज कल्याण मन्त्री द्वारा कुछ क्षणों तक उत्तर खोजने में लगे रहने पर)

श्री भैरोंसिंह : आग लगने का प्रश्न है ?

(हंसी)

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : आग लगने का ?

श्री भैरोंसिंह : यह प्रश्न भी कहीं आग में नहीं जल गया है ?

श्री अध्यक्ष : यह तो लोकल सेल्फ से सम्बन्धित है।

समाज कल्याण मन्त्री (श्री हरिभाऊ उपाध्याय) : प्रश्न संख्या ४३३ (क) निम्न नगरपालिकाओं को सहायता दी गई :

१९५५-५६

म्युनिसिपल बोर्ड, भादरा —४५०० रुपया
म्युनिसिपल बोर्ड, रायसिंहनगर—५००० रुपया
म्युनिसिपल बोर्ड, सांगरिया —२००० रुपया
म्युनिसिपल बोर्ड, सूरतगढ़ —३००० रुपया

१९५६-५७

म्युनिसिपल बोर्ड, अनूपगढ़ —२००० रुपया

(ख) हां।

(ग) नगरपालिकाओं को सहायता दे दी गई है तथा उनसे भी रकम मिलवा कर खर्च कराने की कार्यवाही अब चालू है।

श्री धर्मपाल : जहां जहां यह रकम खर्च हो चुकी है वहां क्या क्या कार्य हुए हैं ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : यह अलग प्रश्न है, अलग से नोटिस दे दीजिए।

श्री तनसिंह : समाज कल्याण विभाग से नगरपालिकाओं को सहायता किस बात की दी गई है ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : पानी, रोशनी के लिए है इसलिए।

श्री तनसिंह : क्या इस प्रकार की सहायता सभी नगरपालिकाओं को दी गई है ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय: सारे राज्य में ३६ नगरपालिकाओं को।

श्री धर्मपाल : क्या सरकार इसकी लिस्ट दे सकेगी ?

श्री हरिभाऊ : है, दे दूंगा।

श्री अध्यक्ष : नेक्स्ट।

चाकसू तहसील के पिछले दिनों में आग लगने वाले ग्राम

४३४. **श्री नाथूलाल** (लालसोट) : क्या राजस्व मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे।

(क) चाकसू तहसील के किन २ गांवों में पिछले दिनों आग लगी ?

(ख) उक्त गांवों की सहायता के लिये सरकार की ओर से क्या कार्यवाही की गई ?

(ग) क्या यह सही है कि उक्त गांवों के काश्तकारों ने जो दरख्वास्तें दीं उन पर कोई कार्यवाही नहीं की गई है ?

श्री दामोदरलाल व्यास :

(क) सील की डंगरी।
बापूगांव।
सेवापुरा।
जयपुरा।

(ख) (१) सील की डंगरी में १५० रु० दिये गये।

(२) सेवापुरा में २८७० रुपये दिये गये।

(३) जयपुर में १०.० रुपये दिये गये।

(ग) बापू गांव में अधिक नुकसान न होने के कारण डिस्ट्रिक्ट बोर्ड को सहायतार्थ लिख दिया गया है। इसकी सहायता का प्रश्न विचाराधीन है।

श्री भैरोंसिंह : बापूगांव में आग कौन सी तारीख को लगी थी ?

श्री दामोदरलाल व्यास : यह तारीख मेरे पास उपलब्ध नहीं है।

श्री भैरोंसिंह : यह सहायता देने का प्रश्न कब से विचाराधीन है ?

श्री दामोदरलाल व्यास : जब से कलेक्टर के पास इसकी शिकायत आई।

चार गांवों में आग लगी थी, उनमें से तीन को सहायता दे चुके हैं और एक में कितनी सहायता देनी है इसके लिये डिस्ट्रिक्ट बोर्ड को लिख दिया गया।

श्री भैरोंसिंह : क्या यह मामला कलेक्टर के सामने विचाराधीन है या सरकार के पास विचाराधीन है ?

श्री दामोदरलाल व्यास : यह मामला कलेक्टर के पास ही विचाराधीन है।

श्री अध्यक्ष : नेक्स्ट।

गवर्नमेंट हाई स्कूल बांदीकुई हेतु बड़े हॉल व साइन्स रूम की आवश्यकता

४३५. **श्री विश्वम्भरनाथ जोशी** (बांदीकुई) : Will the Minister for Education please state:—

(श्री विशम्भरनाथ जोशी)

(a) Dose the Government realize the urgent need for a suitable spacious hall and Science Room for the Government High School, Bandikui ?

(b) If so, is the Government prepared to undertake constrution of a hall and Science Room for the Bandikui High school in the next session ?

उप-शिक्षा मन्त्री (श्री पूनमचन्द विशनोई) :

(क) केवल साइन्स के लिये कमरों की आवश्यकता अवश्य है। बड़े हॉल की कमी वहां के गोडाउन (Godown) के द्वारा हल की जा सकती है।

(ख) साइन्स कक्षाओं के लिये ५ बड़े कमरे बनाने में जनता के पूर्ण सहयोग की अत्यन्त आवश्यकता है।

श्री बी. एन. जोशी : क्या सरकार के ध्यान में यह नहीं है कि ५ कमरे जो सरकार के जिम्मे थे वे बनाये जा चुके हैं ?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : इसके बाद में कमी हो तो हमारी अपील है कि बनाए जाए।

श्री बी. एन. जोशी : गोडाउन हाई स्कूल से ३–४ फर्लांग के फासले पर है, क्या सरकार को यह मालूम है ?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : ऐसा मेरी जानकारी में है। हॉल में कोई फंक्शन हो तो तीन–चार फर्लांग कोई दूर नहीं होगा।

श्री बी. एन. जोशी : क्या रोजमर्रा की एकेडेमिक जरूरत के लिये हॉल का होना निहायत जरूरी नहीं है ?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : सुविधा का होना तो जरूरी है। जैसे असेम्बली हॉल सेक्रेटरियट के पास हो तो बहुत अच्छा होता मगर वह तीन मील दूर है। वह तो तीन फर्लांग ही दूर है।

श्री बी. एन. जोशी : क्या जो यहां पर अभी मिसाल दी गई है उसको उचित समझते हैं और हॉल की कोई आवश्यकता नहीं समझते ?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए काम करना होता है।

श्री बी. एन. जोशी : हॉल हाई स्कूल का ही अंग होता है। क्या इस हाई स्कूल के लिये हॉल की जरूरत नहीं ?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : कई स्कूलें ऐसी हैं जहां पर हॉल बनाने की आवश्यकता है मगर जब हॉल बनाने के लिये फाइनेन्स बिल आवेगा तो कहां तक हमारे को मदद मिल सकती है, आप खुद जानते हैं कितना critisizm होता है ?

श्री अध्यक्ष : नेक्स्ट।

समाज कल्याण विभाग में नियुक्त हरिजन इत्यादि

४३६. **श्री गोर्धनसिंह कैन :** (बयाना) क्या समाज कल्याण मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(अ) समाज कल्याण विभाग में इस विभाग की स्थापना से अब तक कितनी नियुक्तियां हुई तथा इसमें अब तक कितने हरिजन, आदिवासी और अन्य अनुसूचित

Page No.17

(श्री गोर्धनसिंह कैन)

जाति के व्यक्ति लिये गये और उनमें से कितने गजटेड अधिकारी हैं तथा कितने यू. डी. सी., एल. डी. सी. व कितने चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी हैं।

(ब) क्या अनुपात से अनुसूचित जातियों की संख्या कम है। यदि हां तो क्यों ?

समाज कल्याण मंत्री (श्री हरिभाऊ उपाध्याय) : (क) समाज कल्याण विभाग की स्थापना से अब तक इस विभाग में ५२६ नियुक्तियां हुई। उसमें २७ हरिजन एवं अन्य अनुसूचित जातियों के व ३२ आदिवासी व्यक्ति लिये गये हैं जो निम्न प्रकार हैं :

	गजटेड	यू.डी.सी.	एल. डी. सी.	चतुर्थश्रेणी के कर्मचारी
१. हरिजन एवं अन्य अनुसूचित जातियां :	०	१	२	२७
२. अनुसूचित जन जातियां	१	०	०	१३

(ख) हां, क्योंकि अनुसूचित जातियों में शिक्षा की कमी होने से योग्य व्यक्ति उपलब्ध नहीं होते तथा इस विभाग में कस्टम एवं सप्लाई विभाग के सरप्लस कर्मचारियों को प्राथमिकता देने के कारण अनुसूचित जाति के व्यक्तियों को नहीं लिया जा सका।

श्री हरिशंकर सिद्धान्तशास्त्री : और विभागों में क्यों नहीं लिये गये ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : औरों में भी लिये गये होंगे।

श्री हरिशंकर सिद्धांतशास्त्री : क्या यहां के समाज कल्याण विभाग में बहुत से भेजे गये ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : यह मैं नहीं कहता कि दूसरों में नहीं लिये गये।

श्री हरिशंकर सिद्धांतशास्त्री : क्या यह सही है कि समाज कल्याण विभाग में हरिजनों का कल्याण न होकर और लोगों का ही ज्यादा कल्याण हो रहा है ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : यह हरिजनों के कल्याण के लिये ही है।

श्री हरिशंकर सिद्धांतशास्त्री : कितने व्यक्तियों को अभी तक नियुक्त किया गया ?

श्री अध्यक्ष : प्रश्न-कर्ता को पूछने दीजिये।

श्री गोरधनसिंह : टेम्परेरी कितने हरिजन कर्मचारी हैं ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : यह तो जानकारी मेरे पास नहीं है। आपने पूछा नहीं था, मगर एक बात आपकी जानकारी के लिये बता देता हूँ। हांलाकि आपने जो प्रश्न किया उसमें नहीं है। इसके अलावा एक केडर और भी अपने यहां जो सबोर्डिनेट सर्विसेज कहलाता है, उसमें १४ हरिजन एवं अन्य अनुसूचित जातियों के हैं और १८ व्यक्ति अनुसूचित जातियों के हैं। यह आपने पूछा नहीं था।

श्री हरिशंकर सिद्धांतशास्त्री : यू. डी. सी. कितने और एल. डी. सी. कितने हैं ?

श्री अध्यक्ष : इसका उत्तर दे दिया गया था, आपको सुनना चाहिये।

श्री गोर्धनसिंह : वेलफेयर इन्सपेक्टर और सोशियल वर्कर की क्या क्वालिफिकेशन होनी चाहिए ?

Page No.18

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : जो नियम में दर्ज होगी वही हो सकती है।

श्री गोरधनसिंह : हमारे पास मेट्रिक के बहुत से लड़के हैं।

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : जो डिज़र्विंग पर्सन्स हैं उनका ध्यान रखा जाता है। आप बतावें, मेरे ध्यान में नहीं है।

श्री भैरोंसिंह : क्या यह सही है कि कई व्यक्ति आदि [illegible] उनको नहीं मिलिया गया।

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : मेरे पास कोई ऐसी सूचना नहीं है।

श्री अध्यक्ष : नेक्स्ट।

प्रश्न संख्या ४३७

श्री डूंगरसीदास (अनुपस्थित)

त०. सूरतगढ़ में पुराने किसानों की काटी हुई जमीनें

४३८. श्री राजाराम (सूरतगढ़) : क्या राजस्व मन्त्री निम्नलिखित प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि तहसील सूरतगढ़ में पुराने किसानों की जमीनें इसलिये काटी जा रही हैं कि वे कहतसाली के कारण पड़त पड़ी रही हैं ? ऐसे कितने व्यक्तियों की कितनी बीघा जमीनें काटी गई हैं ?

(ख) क्या जागीरदारों को भाखड़ा योजना में नया रकबा देने की तजवीज है ? यदि हां, तो भूमिहीन किसानों के लिए क्या सरकार ने कोई रकबा रिजर्व रख छोड़ा है ?

(ग) क्या सरकार भूमिहीन किसानों को जमीन देने से पहले भाखड़ा योजना में अन्य व्यक्तियों को जमीन देने पर विचार कर रही है ?

(घ) क्या सरकार उन भूमिहीन किसानों की जमीनों, को जो सन् १९५२ में अलॉट हुई हैं, बहाल रख रही है और जिनको सन् १९५३ में अलाट हुई उनको काट रही है ? यदि हां, तो क्यों ?

राजस्व मंत्री (श्री दामोदरलाल व्यास) : (क) जी नहीं। सिर्फ वे ही जमीनें काटी गई हैं। जिनमें बिना वजह लगातार तीन फसल काश्त नहीं की गई, क्योंकि ऐसे काश्तकार राजस्थान कोलोनाइज़ेशन (भाखरा प्रोजेक्ट गवर्नमेंट लैण्ड्स एलॉटमेंट) रूल्स, १९५२ के तहत जमीन पाने के हकदार नहीं है।

(ख) जी हां। भूमिहीन किसानों को भी भूमि देवे की व्यवस्था है। ४१०५६ बीघा रकबा जागीरदारों के लिये रिजर्व किया गया है और जो दूसरा सरकारी रकबा बचेगा वह भूमिहीन काश्तकारों को बांटा जावेगा।

(ग) जागीरदारान, एक्स मिलीटरी पार्सोनेल व गाडोलिया लुहारों को अतिरिक्त अन्य किसी वर्ग के व्यक्तियों को भूमिहीन किसानों से पूर्व जमीन देने की योजना नहीं है।

(घ) राजस्थान कोलोनाइज़ेशन (भाखरा प्रोजेक्ट गवर्नमेंट) रूल्स के नियम १२८ के तहत तारीख ३१-१२-५२ के बाद अलोट हुई भूमि पर एलोटी का कोई हक नहीं माना गया है, इस कारण स्थाई तौर पर कोई भूमि नहीं दी जा रही है।

श्री धर्मपाल : जब उनको अलोटमेंट

(श्री धर्मपाल, पंवार)

नहीं किया जाएगा तो वे भूमिहीन किसान क्या करेंगे ?

श्री दामोदरलाल व्यास : मैंने बताया कि रूल्स नम्बर २ (१) तहत नहीं माना गया गया है। वे क्या करेंगे........

श्री धर्मपाल : क्या सरकार उनके लिये भूमि की व्यवस्था करेगी ?

श्री दामोदरलाल व्यास : जहां जमीन एवेलेबल होगी वहां जमीन भूमिहीन किसानों के लिये दी जाएगी।

श्री अध्यक्ष : नेक्स्ट।

इस वर्ष जि. जयपुर में प्रारम्भ किये गये विकास-मण्डल

४३६. श्री रामधन (दौसा) : क्या विकास मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने का कष्ट करेंगे :

(क) जिला जयपुर में कितने विकास मण्डल इस वर्ष किये प्रारम्भ जा रहे हैं ? सूची सदन की मेज पर रखने का कष्ट करें ?

(ख) विकास योजना किस आधार पर लागू की जाती है ?

(ग) क्या दौसा क्षेत्र में विकास योजना इस वर्ष प्रारम्भ की जा सकेगी ?

(घ) यदि नहीं, तो क्यों ?

विकास मंत्री (श्री दामोदरलाल व्यास) : (क) विकास मण्डल से सम्भवतः माननीय सदस्य का अभिप्राय विकास सेवा योजना खण्डों से हैं।

(क) इस वर्ष जयपुर जिले में एक ग्राम योजना खण्ड खोले जाने की योजना है। किस स्थान पर खोला जावेगा, इसका अभी निर्णय नहीं किया गया है।

(ख) ग्राम विकास योजना खण्ड खोले जाने के आधार नियम सदन में कई बार निवेदन किये जा चुके हैं।

(ग) निश्चयपूर्वक नहीं कहा जा सकता।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

श्री अध्यक्ष : श्री गिरधारी लाल।

व्यापारियों द्वारा विक्रय मूल्य के अतिरिक्त संग्रहीत किये गये विक्रय कर पर विक्रय कर

४४०. श्री गिरधारीलाल (नोखा) : क्या वित्त मन्त्री निम्नलिखित प्रश्नों का उत्तर देने की कृपा करेंगे:—

(अ) क्या यह सत्य है कि राजस्थान में व्यापारियों द्वारा विक्रय कीमत के अतिरिक्त संग्रहीत किये गये बिक्री कर पर बिक्री कर लगाया जा रहा है ?

(आ) अगर हां, तो किन किन स्थानों पर ?

(इ) अगर नहीं तो क्या यह सत्य नहीं है कि बीकानेर सिटी सर्किल में ऐसा हो रहा है ?

(ई) अगर हां, तो बीकानेर सिटी के व्यापारी वर्ग के साथ यह भेदभाव क्यों है ?

वित्त मन्त्री (श्री हरिभाऊ उपाध्याय): (अ) जी हां।

(आ) सारे राजस्थान में।

(इ) प्रश्न नहीं उठता।

(ई) प्रश्न नहीं उठता।

श्री गिरधारीलाल : जब से राजस्थान में सेल्स टैक्स लागू हुआ, क्या सार राजस्थान

Page No.20

(श्री गिरधारीलाल)

में सेल्स टैक्स के ऊपर सेल्स टैक्स वसूल किया जाता है ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : जी हां, नियम तो यही है, एक्ट यही है ।

श्री गिरधारीलाल : सुना नहीं ।

श्री अध्यक्ष : हां, नियम तो यही है ।

श्री गिरधारीलाल : क्या सरकार सेल्स टैक्स पर सेल्स टैक्स वसूल कर सकती है ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : कानून के अनुसार डीलर सेल्स टैक्स पर रकम डाल कर उसपर सेल्स टैक्स लगाने का नियम है, और वह सारे राजस्थान में है ।

श्री भैरोंसिंह : क्या यह सही है कि बीकानेर के अधिकारी ने ऑर्डर निकाला है, जिसके द्वारा इस प्रकार से कर लिए जाने की पद्धति को मना किया है ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : यह मेरी जानकारी में नहीं है । इस कानून के मुताबिक अगर उसने ऐसा ऑर्डर निकाला है तो गलत काम किया है ।

श्री मुरलीधर व्यास : इस प्रकार से जो सेल्स टैक्स पर सेल्स टैक्स लिया जाता है तो इसका एक–आध उदाहरण क्या जयपुर का मिल सकता है ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : सारे राज–स्थान में लागू है ।

श्री भैरोंसिंह : मैं आपको बताऊं कि सिवाय बीकानेर के और कहीं वसूल नहीं होता है ।

श्री गिरधारीलाल : क्या एक्साइज कमिश्नर ने समस्त राजस्थान में ऐसा सर्कुलर निकाला है जिसमें उन्होंने एस० डी० ओज० से कहा है कि आप बिक्री कर पर टैक्स वसूल क्यों नहीं करते ? क्या इस तरह का कोई सर्कुलर जारी किया है, बीकानेर के एस० डी० ओ० को छोड़ कर ।

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : मेरी जानकारी में नहीं है । यदि यह नोटिस निकला है कि डीलर सेल्स टैक्स जो लेता है उसके साथ उसके ऊपर फिर सेल्स टैक्स ले, यह नियमों के अनुकूल है ।

श्री मुरलीधर व्यास : इस प्रकार का कोई उदाहरण जयपुर, जोधपुर या उदयपुर में है कि इस तरह से लिया गया ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : जब कानून है तो लिया जाता है ।

श्री गिरधारीलाल : बीकानेर डिविजन के अलावा लिया जाता है यह नहीं ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : जी हां ।

श्री गिरधारीलाल : क्या जयपुर में लिया जा रहा है ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : मैं मानता हूँ कि सारे राजस्थान में लिया जाता है ।

श्री गिरधारीलाल : क्या सरकार ने कोई जांच की है ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : ऐसा अभी तो नहीं हुआ है । हां, आपने ध्यान दिलाया है अब जांच कर ली जायगी ।

Page No.21

श्री गिरधारीलाल : जांच कर ली जायगी व कर ली गई ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : आपने ध्यान तो अब दिलाया है। अब जांच कर ली जायगी।

श्री गिरधारीलाल : क्या सारे राजस्थान में सेल्स टैक्स पर सेल्स टैक्स वसूल किया जाता है ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : यह तो मोटी सी बात है। कानून का पालन सारे राजस्थान में होना चाहिए। अगर पालन नहीं होता है तो फिर कार्यवाही की जा सकती है।

श्री गिरधारीलाल : लेकिन कानून ४४ तो आपने देखा होगा जिसके अनुसार सेल्स टैक्स के ऊपर सेल्स टैक्स वसूल नहीं कर सकते।

श्री अध्यक्ष : आपने अब जानकारी दी है। इसको ध्यान में रख कर कार्यवाही कर ली जायगी।

(विराम)

श्री गोपाललाल।

कलेक्टरों तथा तहसीलदारों द्वारा विचाराधीन पट्टा मामलों का स्थानान्तरण

४८१. **श्री गोपाललाल** (मेड़ता सिटी) : Will the Minister for Revenue be pleased to state :—

(a) Is the Government aware that despite the Government Notification No. F. 1 (1656)-LSG/50, dated 31-3-56 regarding transfer of powers to sell Government owned lands in Municipal areas the Revenue Officers i. e. Collectors and Tehsildars have not yet transferred pending patta cases and that some of the Tehsildars have called back the patta files from the Board after their transfer ?

(b) Is it also correct that all the sale deeds not signed by the Chairman have been rendered invalid after 31-3-56 in view of the said notification ?

(c) If so, will any amount recovered by the revenue officers be transferred to the Board and necessary instructions issued accordingly ?

राजस्व मन्त्री (श्री दामोदरलाल व्यास) : (a) Government orders have been complied with and no complaint regarding calling back of patta files from Municipal Boards have been brought to the notice of the Government.

(b) No.

(c) The question does not arise.

श्री गोपाललाल : क्या आपकी जानकारी में है कि कलेक्टर महोदय ने पट्टे को ट्रान्सफर करने के लिए आर्डर्स मांगे हैं ?

श्री दामोदरलाल व्यास : Which Collector ?

श्री गोपाललाल : Collector, Nagaur.

Page No.22

श्री दामोदरलाल व्यास : Not to my knowledge.

श्री गोपाललाल : There are letters from Collector Nagaur to us in which he has sought orders from the Government.

श्री दामोदरलाल व्यास : For what ?

श्री गोपाललाल : For the transfer of pending Patta cases from the Collector. We have got letters from the collector, Nagaur.

श्री दामोदरलाल व्यास : If any patta cases are pending before any revenue officers, they will be transferred to the Municipalities.

श्री गोपाललाल : What about any amount recovered after this clarification ?

श्री दामोदरलाल व्यास : That is clear to the Municipalities. They should claim from the Municipalities, any officer or officers who have taken it.

श्री अध्यक्ष : Shri Lallu Ram.

विभिन्न जिलों में हरिजन छात्रों को दी गई छात्रवृत्ति

४४२. श्री लल्लूराम (टोंक) : क्या समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे:—

(क) कितने हरिजन छात्रों को किस किस जिले में कितनी कितनी छात्रवृत्ति दी गई ?

(ख) क्या कुछ छात्रों के द्वारा छात्रवृत्ति फॉर्म भर दिये गये हैं किन्तु फिर भी वे छात्रवृत्ति से वंचित रह गये हैं ? इसका क्या कारण है ?

(ग) क्या अब उनको छात्रवृत्ति दी जा सकेगी ?

समाज कल्याण मन्त्री (श्री हरिभाऊ उपाध्याय) : (क) गत वर्ष के आंकड़ों की जिलेवार विस्तृत सूची सदन की मेज पर रख दी गई है।

(कृपया परिशिष्ट ५ देखिये)

(ख) हां, क्योंकि ये छात्र नियमानुसार छात्रवृत्ति पाने के अधिकारी नहीं थे।

(ग) यदि इस वर्ष वे नियमानुसार छात्रवृत्ति पाने के अधिकारी होंगे तो अवश्य दी जायेगी।

श्री लल्लूराम : मन्त्री जी कृपा कर क्या यह बतायेंगे कि छात्रवृत्ति देने के नियम क्या हैं ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : छात्रवृत्ति पाने के नियम की कॉपी दफ्तर से मिल सकती है।

श्री हरिशंकर सिद्धान्तशास्त्री : क्या छात्रवृत्ति देने के लिए कोई अधिकारी नियुक्त है या कोई बोर्ड है ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : जांच करने के जो सम्बन्धित अधिकारी हैं वही जांच करते हैं। इसके लिए कोई अलग से अधिकारी नहीं है।

श्री हरिशंकर सिद्धांतशास्त्री : क्या वर्लक करते हैं ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : यह कोई जरूरी नहीं है। जो अधिकारी होते हैं वही

(श्री हरिभाऊ उपाध्याय) करते हैं। अगर क्लर्क को अधिकार दिया गया है तो वही करेगा।

श्री लल्लूराम : क्या आपको मालूम है कि भरतपुर जिले में १९५५–५६ की छात्रवृत्ति अभी तक नहीं मिली है जो कि सरकार में अभी तक जमा है?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : यह मेरे पास जानकारी नहीं है। आप अलग से प्रश्न पूछ लीजिए, मैं उत्तर दे दूंगा।

श्री हरिशंकर सिद्धांतशास्त्री : क्या यह सही है कि कामों की जांच ठीक तरह से नहीं होती है........

प्रश्न संख्या ४४३

श्री अध्यक्ष : श्री शिवप्रतसिंह (अनुपस्थित)

श्री माणकचन्द कोठारी।

नांवा जिले की तहसीलों में दो हाई स्कूल

४४४. श्री माणकचन्द कोठारी (जायल) : क्या शिक्षा मन्त्री निम्नलिखित प्रश्नों का उत्तर देने की कृपा करेंगे:—

(क) क्या नागौर जिले की नांवा, परवतसर, डीडवाना, लाडनूं नागौर और मेड़ता तहसीलों में दो या दो से अधिक हाईस्कूल हैं?

(ख) क्या यह सत्य है कि नागौर जिले की डेगाना और जायल तहसीलों में कोई हाईस्कूल नहीं है?

(ग) क्या यह भी सत्य है कि शिक्षा विभाग ने अब नई हाई स्कूल सिर्फ प्रथम उन्हीं तहसीलों में खोलने का निर्णय किया है जिन तहसीलों में हाई स्कूल बिलकुल नहीं है?

(घ) यदि हां, तो इस वर्ष उपरोक्त स्थानों पर हाई स्कूलें खोल दी जायेंगी?

(ङ) अगर नहीं, तो क्यों?

उप शिक्षामन्त्री (श्री पूनमचन्द विश्नोई) : (क) जी हां।

(ख) जी हां।

(ग) जिन तहसीलों में हाई स्कूल बिलकुल नहीं हैं उनको प्रधानता दी जायगी।

(घ) डेगाना का प्रश्न अवश्य विचाराधीन है। जायल में अभी पाठशाला भवन माध्यमिक पाठशाला के लिए ही उपयुक्त नहीं है।

(ङ) प्रश्न ही उपस्थित नहीं होता।

श्री माणकचन्द कोठारी : क्या सरकार जायल क्षेत्र में हाईस्कूल बनाने की कार्यवाही करेगी?

श्री पूनमचन्द विश्नोई : इसमें जनता के सहयोग की आवश्यकता है।

श्री माणकचन्द कोठारी : जनता के सहयोग देने की शर्त केवल जायल क्षेत्र के लिए ही लागू है या बड़े बड़े शहरों में भी जनता के कन्ट्रीब्युशन की मांग की जाती है?

श्री पूनमचन्द विश्नोई : जहां नई बनती है वहां तो जनता से सहायता मांगी जाती है लेकिन जो पुराने स्कूल चल रहे हैं वे तो चल ही रहे हैं।

श्री माणकचन्द कोठारी : इन डिविजनल हैडक्वार्टर्स में जो बड़ी बड़ी संस्थायें खोली जाती हैं; जैसे, मेडीकल कॉलेज है, वेटरनरी कॉलेज है तो क्या उनके लिये भी पब्लिक कॉन्ट्रीब्युशन की शर्त रखी जाती है?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : वह तो एक नीति के अनुसार खोले जाते हैं और उसके अन्दर एक मर्याद मुकर्रर होती है। वह सब एग्रीकल्चर, बिल्डिंग्ज, रोड्स आदि पर मुनस्सर होता है तो वह एक उसूल के नीचे खोले जाते हैं। तो उनको तो सरकार अपनी मर्याद के अन्दर बना देती है।

श्री माणकचन्द कोठारी : मेरे पूछने का मतलब है कि इन बड़ी बड़ी संस्थाओं के लिये भी पब्लिक कान्ट्रीब्युशन मांगा जाता है या नहीं ?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : जैसे मँगनी राम बांगड़ कॉलेज है ....

श्री माणकचन्द कोठारी : यह तो एक तरह से प्राइवेट है। तो इस संस्था के लिए भी पब्लिक कन्ट्रीब्युशन लिया गया या नहीं ?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : उसमें सरकार का भी बहुत सा पैसा लगा है।

श्री माणकचन्द कोठारी : ऐसी कोई सरकार मिसाल दे सकती है कि जयपुर, जोधपुर, और बीकानेर में जो बड़ी बड़ी शैक्षणिक संस्थायें खोली गई हैं उनके लिये सरकार ने पब्लिक से कॉन्ट्रीब्युशन मांगा और कन्ट्रीब्युशन न मिलने के बाद भी संस्थायें खोली गई ?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : मेरे पास ऐसी जानकारी नहीं है। आप अगर अलग प्रश्न पूछें तो उत्तर जरुर दूंगा।

श्री मुरलीधर व्यास : क्या कॉन्ट्रीब्युशन देने के बाद भी अभी कुछ ऐसी संस्थायें हैं ; जैसे कि बीकानेर में २ लाख का कॉन्ट्रीब्युशन साइन्स कॉलेज के लिये दिया हुआ है, लेकिन उसको खोलने की अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई ?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : ऐसा अगर है तो आप ध्यान में लाइये और उस पर जल्दी ही कार्यवाही करने की कोशिश करेंगे।

श्री मुरलीधर व्यास : ऐसा हो चुका है कि जब पंडित जवाहरलाल नेहरू चुनावों ...

श्री अध्यक्ष : श्री मुरलीधर व्यास।

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : मैंने सुना नहीं, आप फिर बोलें।

श्री मुरलीधर व्यास : गत आम चुनावों के समय जब पंडित जी आये तो उनके सामने श्री खुशालचन्द डागा ने बीकानेर के साइन्स कॉलेज के लिये २ लाख रुपये की घोषणा की थी और आज पांच साल हो गये हैं, वहां पर जमीन दी गई है. बाउन्डरी बनी है फिर भी आज तक साइन्स कॉलेज की स्थापना नहीं हुई है ?

श्री पूनमचन्द बिश्नोई : उसके बाद में श्री खुशालचन्दजी ने रुपया जमा कराया नहीं होगा। उस समय चुनाव के बहाव में आकर घोषणा कर दी होगी।

श्री मुरलीधर व्यास : यह तो सरकार को चाहिये था कि वह रुपया लेने का प्रयत्न करती। घोषणा उन्होंने की है और वे आज भी रुपया देने के लिए तैयार हैं।

मेवाड़ टेक्सटाइल मिल को सरकार द्वारा ८॥ लाख रुपयों का कर्ज

४४५. **श्री मुरलीधर व्यास** (बीकानेर सीटी) : क्या वित्त मंत्री निम्नलिखित प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(श्री मुरलीधर व्यास)

क्या मेवाड़ टेक्सटाइल मिल को सरकार ने ८॥ लाख रूपये का कर्ज देना स्वीकार किया है ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : जी नहीं ।

श्री मुरलीधर व्यास : क्या इस संबन्ध में सरकार द्वारा मेवाड़ टेक्सटाइल मिल्स को इस प्रकार आश्वासन दिया गया है कि उसको १२॥ हजार रुपया सहायतार्थ दिया जायगा ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : जी नहीं ।

श्री भैरोंसिंह : क्या इस प्रकार की सहायता देने का प्रश्न सरकार के विचाराधीन है ?

श्री हरिभाऊ उपाध्याय : जी नहीं ।

कोटा डिवीज़न के जागीर के सरप्लस घोषित कर्मचारी

४१२. **श्री दयाकृष्ण विजय** (छाबड़ा) : क्या मुख्य मंत्री निम्नलिखित प्रश्नों का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(क) जागीर पुनर्ग्रहण के पश्चात् कोटा जिले में कब और कितने जागीर कर्मचारियों को सरकार द्वारा सरप्लस घोषित किया गया है ?

(ख) इनमें से कितने लोगों को सरकारी नौकरी पर लगाया जा चुका है ?

(ग) सरप्लस घोषित करने की तिथि के पश्चात् से कितने नये लोगों को नियुक्त किया गया है ?

(श्री मुख्य मंत्री की अनुपस्थिति में श्री राजस्व मंत्री) **श्री दामोदरलाल व्यास** :

(क) कोई नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

श्री दयाकृष्ण विजय : क्या यह सही है कि जागीर पुनर्ग्रहण के पश्चात् कोटा जिले में जागीर के ५४ कर्मचारी सरप्लस घोषित किये गये थे ?

श्री दामोदर व्यास : जागीर के कर्मचारियों को सरप्लस घोषित करने का सवाल ही नहीं पैदा होता । जो कर्मचारी जागीर में योग्य थे और सरकारी सर्विस में आने के योग्य थे उनको सरकारी सर्विस में लगा लिया ।

श्री दयाकृष्ण विजय : जागीर के कितने कर्मचारियों को सरकारी नौकरी में लिया गया ?

श्री दामोदर व्यास : यह प्रश्न अलग से है ।

श्री दयाकृष्ण विजय : मेरे प्रश्न के (ग) भाग में यह है, सरप्लस घोषित करने के बाद कितने नये लोगों को नियुक्त किया गया ?

श्री दामोदर व्यास : सरप्लस घोषित एक भी नहीं किया गया, अतः नौकरी पर लगाने का सवाल ही पैदा नहीं होता ।

कोटा जिले में सप्लाई के लिये टीन का कोटा

४१३. **श्री रामनारायण वर्मा** (पीपलदा) : क्या राजस्व मंत्री निम्नलिखित प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(क) सरकार की ओर से कोटा जिले में सप्लाई करने के लिये सन् ५६ में कितना टीन किस किस प्रकार का दिया गया था ?

(ख) उसमें से कितना कितना किस किस तहसील को दिया गया था ?

राजस्व मन्त्री (श्री दामोदरलाल व्यास) :

(क) कोटा जिले में सप्लाई करने के लिये १६५६ में २५७ टन टीन भिन्न भिन्न साइज के दिये गये।

(ख) टीनों का बंटवारा कोटा जिले में निम्न प्रकार किया गया :

	एग्रीकलचर	नोन एग्रीकलचर
कोटा सिटी	६ टन	२६ टन
तहसील में	१८७ टन	१८ टन
गवर्नमेंट डि०	१० टन	==
फ्री सेल	१० टन	==
योग	२१३ टन	४४ टन

प्रश्न संख्या ४१६

श्री अध्यक्ष : श्री आनन्दसिंह कछुवाहा।

(अनुपस्थित)

चाकसू क्षेत्र में विकास खंड खोले जाने की मांग

४२२. **श्री नाथूलाल** (लालसोट) : क्या योजना मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(क) चाकसू क्षेत्र की जनता की विकास खंड खोले जाने की मांग कब से चल रही है ?

(ख) यहां का विकास खंड कब तक खोला जायगा ?

श्री दामोदरलाल व्यास : (क) ग्राम सेवा योजना खंड खोले जाने की मांग सभी स्थानों से बराबर होती चली आ रही है।

(ख) योजना के अनुसार द्वितीय पंच वर्षीय योजना काल के अन्त तक राज्य का सम्पूर्ण भाग ग्राम सेवा योजना के अन्तर्गत आ जावेगा; अतः चाकसू क्षेत्र में इस ही अवधि के अन्दर अन्दर ग्राम सेवा खंड स्थापित हो जावेगा।

सदन की मेज पर रखे गये अतारांकित प्रश्नोत्तर

गत दो वर्षो में दलित वर्ग संघ के अध्यक्ष द्वारा उठाया गया टी. ए., डी. ए.

१. **श्री जयचन्द्र मोहिल** (कपासिन) : क्या समाज कल्याण मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(क) राजस्थान दलित वर्ग संघ के अध्यक्ष ने गत वर्ष में कितना टी० ए० और डी० ए० लिया ? कृपया प्रत्येक मास का अलग अलग विवरण बताएं ?

(ख) क्या यह भी सत्य है कि उन्होंने बहुत सारी पुस्तकें बिना कार्यकारिणी की स्वीकृति के छपवाई हैं और उनमें ऐसे फोटो प्रकाशित किये हैं जो उनके नजदीकी रिश्तेदारों के हैं।

(ग) यदि हां, तो ऐसा क्यों हुआ ? यदि सरकार को इस बारे में जानकारी नहीं है तो क्या इस बारे में अब भी जानकारी प्राप्त करने को तैयार है ?

उत्तर

(क) राजस्थान दलित वर्ग संघ के अध्यक्ष ने गत दो वर्षों में कोई टी० ए० और डी० ए० नहीं लिया।

(ख) उनसे प्राप्त सूचना के अनुसार अध्यक्ष ने पुस्तकें बिना कार्यकारिणी की स्वीकृति के नहीं छपवाई हैं। सम्भव है किसी कार्यकर्त्ता का फोटो छपा हो जो अध्यक्ष का रिश्तेदार भी हो।

(समाज कल्याण मंत्री)

(ग) इसका उत्तर प्रश्न (ख) के उत्तर में दिया गया है।

गत मार्च में जिला टोंक में पड़े ओलों से से विभिन्न ग्रामों में हुई क्षति

२. रावराजा श्री सरदारसिंह (उनियारा) : क्या राजस्व मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(क) गत २१ व ३० मार्च को जो ओले पड़े उनसे डिस्ट्रिक्ट टोंक के किन किन गांवों में किस कदर नुकसान हुआ?

(ख) नुकसान केलकुलेट करने में रेवेन्यु स्टाफ ने क्या फॉर्मुला एडॉप्ट किया है?

(ग) इस हानि के लिये किन किन काश्तकारों को किस कदर राहत दी गई है?

(घ) अगर नहीं, तो रिलीफ के लिए कदम उठाने का निश्चय किया गया है और कब तक पीड़ितों को राहत दी जायगी?

उत्तर

(क) सूचना सदन की मेज पर रखवा दी गई है।

(ख) राजस्थान टेनेन्सी एक्ट के तहत बने हुए रूल्स के नियम २६ में दिया हुआ फार्मुला एडॉप्ट किया गया है।

(ग) नियमानुसार राहत दिये जाने की कार्यवाही की जा रही है। फिलहाल क्षति ग्रस्त क्षेत्र के लगान के स्थगन के आदेश दे दिये गये है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(कृपया परिशिष्ट ६ देखिये)

बन्दोबस्त की दृष्टि से असेसमेण्ट सर्किल्स

३. श्री भैरोंसिंह (श्री माधोपुर) : क्या राजस्व मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(क) राजस्थान सेटलमेन्ट की दृष्टि से कितने असेसमेंट सर्किल्स में बंटा हुआ है?

(ख) प्रत्येक असेसमेंट सर्किल में सरकार द्वारा प्रत्येक प्रकार की भूमि के लिये डिक्लेअड रेंट रेट्स क्या क्या हैं?

उत्तर

(क) ३७०

(ख) पूरी सूचना उपलब्ध नहीं हुई है। उपलब्ध होने पर सदन की मेज पर रखवा दी जायगी।

त० नावां व परबतसर में सन् १९५४-५६ में सिवाय की रकम वसूली

४. श्री किशनलाल शाह (नावां): क्या राजस्व मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(क) नावां और परबतसर तहसील में सन् १९५४—५५ और १९५५—५६ में किसानों से सिवाय की किस किस गांव से किस किस साल में कितनी कितनी रकम वसूल की गई?

(ख) उक्त रकम सरकारी खजाने में किस किस तारीख को कितनी कितनी और किस २ मद में जमा हुई?

(ग) उक्त रकम अभी तक जमा है या खर्च कर दी गई है? यदि खर्च कर दी गई तो किस अधिकारी के आदेश से यह रकम

Page No.28

(श्री किशनलाल शाह)

खर्च की गई है ? आदेश संख्या एवं दिनांक बताया जाय ?

(घ) उक्त रकम किस किस प्रकार खर्च हुई ?

(ड) राजस्थान के और किन किन हिस्सों में यह सिवाय की रकम वसूल की गई ?

(च) क्या अब भी उक्त रकम वसूल की जा रही है ?

(छ) उक्त सिवाय की गैर कानूनी रकम को नांवा और परबतसर तहसील में वसूल करने का जिम्मेदार कौन अधिकारी है ?

(ज) क्या अभी भी नांवा और परबतसर तहसील में सिवाय की वसूल शुदा रकम जमा है ? यदि हां, तो क्या सरकार ऐसी रकम को पंचायतों को देने का इरादा रखती है ?

(उत्तर अनुपलब्ध)

गत छः वर्षों में जनता को दिये गये शासकीय मंदिर

५. श्री हरिशंकर सिद्धांतशास्त्री (आमेर) : क्या देवस्थानमंत्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे:

सन् १९५१ अप्रेल से १९५७ तक सरकार के कितने मन्दिर पब्लिक के व्यक्तियों को दिये गये ? कृपया मन्दिर का नाम, जिसको दिया गया उसका नाम तथा उसकी वार्षिक आय आदि बतलाई जावे ?

उत्तर

किसी भी पब्लिक के आदमी को कोई मन्दिर नहीं दिया गया।

जयपुर नगर में ट्रेजरी की ओर से नियुक्त स्टाम्प विक्रेता

श्री सतीशचंद्र अग्रवाल (जौहरी बाजार जयपुर) : क्या राजस्व मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे:—

(क) जयपुर नगर में ट्रेजरी की ओर से कितने व्यक्ति किस किस जगह स्टाम्प बेचने का काम करते हैं ?

(ख) प्रत्येक स्थान पर मार्च व अप्रेल, १९५७ में कितने रुपये के स्टाम्प बेचे गये ?

(ग) मार्च व अप्रेल सन् ५७ में प्रत्येक स्टाम्प विक्रेता से प्रतिदिन कितने आदमियों ने स्टाम्प खरीद किये ? प्रत्येक दिन की संख्या पृथक पृथक बतलाई जावे ?

(घ) क्या सरकार को यह विदित है कि हाई कोर्ट व जलेबी चौक में स्टाम्प लेने वालों को ३-३, ४-४ घन्टे स्टाम्प खरीदने के लिए धूप में खड़ा रहना पड़ता है ?

(ड) क्या इस भीड़ को कम करने के लिए सरकार स्टाम्प फरोशों की संख्या में वृद्धि करने का विचार रखती है ? यदि हां, तो कब तक ?

(च) क्या स्टाम्प विक्रय रूल्स में कमीशन पर स्टाम्प विक्रेताओं को लाइसेंस देने की व्यवस्था भी है ? यदि हाँ, तो क्या सरकार लाईसेंस देने की व्यवस्था कर रही है ? यदि हां, तो कब तक और यदि नहीं, तो क्यों ?

उत्तर ७

(क)	जलेबी चौक	२
	हाई कोर्ट	२
	सेक्रेटेरियेट	१

(श्री राजस्व मंत्री)

रेवेन्यु बोर्ड १
कोषाध्यक्ष कार्यालय १

७

	मार्च	अप्रेल
(ख) जलेबी चौक	३३,६३६	५७,५७३
हाई कोर्ट	१६,५६०	१६,६२६
सेक्रेटेरियेट	२,७५५	२,२४६
रेवेन्यु बोर्ड	१,२०७	१,६८५

(ग) सदन की मेज पर रख दिया गया है।

(घ) साधारण रूप से स्टाम्प तत्काल ही दे दिये जाते हैं। कभी कोई ग्राहक एक साथ आ जाने की दशा में कुछ समय जरूर लग जाने की सम्भावना रहती है।

(ङ) स्टाम्प विक्रेताओं की वृद्धि का प्रश्न सरकार के विचाराधीन है।

(च) जयपुर और बीकानेर के अलावा अन्य स्थानों के लिये कमीशन पर स्टाम्पों की बिक्री की व्यवस्था है। जयपुर और बीकानेर में वेतन प्राप्त स्टाम्प विक्रेताओं का प्रबन्ध है।

(कृपया परिशिष्ट ७ देखिये)

त० छोटी सादड़ी (जि० चित्तौड़ के अन्तर्गत सालरमाला नामक बीड़ की भूमि का नियतन

श्री जयचन्द मोहिल (कपासिन) : क्या राजस्व मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(क) क्या चित्तौड़गढ़ जिले की छोटी सादड़ी तहसील के अन्तर्गत सालरमाला नामक बीड की भूमि काश्त पर दी गई है? अगर हां, तो कब और कितने बीघा दी गई ?

(ख) इस भूमि के प्राप्तकर्ताओं में से कितने व्यक्ति दलित वर्ग से हैं? उनके नाम, पिता का नाम, जाति और प्रत्येक को कितना २ बीघा भूमि दी: पूरे विवरण को बताने का कष्ट करें ?

(ग) क्या यह भूमि जंगलात विभाग की थी? अगर हां, तो इस भूमि को काश्त हेतु देने किस सन् में जंगलात विभाग ने राजस्व विभाग को दी ? तारीख व माह बतावें ?

उत्तर

(क) जी हां। दिनांक १७-७-५४ को १३५ बीघा १५ बिस्वा।

(ख) सब ही दलित वर्ग से हैं। उनके नाम, जाति आदि के पूरे विवरण की सूची सदन की मेज पर रखवा दी गई है।

(ग) जी हां। दिनांक २८-४-५२ को यह भूमि काश्त हेतु जंगलात विभाग से राजस्व विभाग को दी गई।

(कृपया परिशिष्ट ८ देखिये)

त० छोटी सादड़ी (जि० चित्तौड़गढ़) में सन ५१ से ५६ तक ५००) रु० से अधिक राशि की दी हुई तकावी

श्री जयचन्द मोहिल (कपासिन) : क्या राजस्व मन्त्री निम्न प्रश्न का उत्तर देने की कृपा करेंगे :

(क) चित्तौड़गढ़ जिले की तहसील छोटी सादड़ी में सन् १९५१, ५२, ५३, ५४, ५५ और ५६ में पांच सौ या इससे ज्यादा तकावी ऋण किन किन व्यक्तियों को दिया गया ? पाने वाले का नाम पिता का नाम और जाति बतावें ?

(श्री जयचन्द मोहिल)

(ख) क्या इन तकावी ऋण पाने वालों में महिलाएं भी हैं ? अगर हां, तो उनका नाम, पति का नाम, जाति और तकावी ऋण की राशि बतावें ?

(ग) इन तकावी ऋण लेने वालों में किन किन में कितनी कितनी किश्तें बाकी लेनी हैं और कितनी २ राशि की ?

उत्तर

(क) सूचना सदन की मेज पर रखवा दी गई है ।

(ख) जी हां। सूचना सदन की मेज पर रखवा दी गई है ।

(ग) सूचना सदन की मेज पर रखवा दी गई है ।

(कृपया परिशिष्ट ६ देखिये)

१२.७ म० प०

आवश्यक वस्तुओं की मूल्य वृद्धि पर प्रस्तुत स्थगन प्रस्ताव पर राजस्व मन्त्री का वक्तव्य

श्री अध्यक्ष : श्री मुरलीधर व्यास, विभाजन संख्या १०७, ने एक स्थगन प्रस्ताव प्रस्तुत करने की अनुमति चाही है जो इस प्रकार है :

"राजस्थान सरकार द्वारा की गई कर-वृद्धि व केन्द्रीय सरकार द्वारा प्रस्तुत किये गये बजट की प्रक्रिया स्वरूप आवश्यक खाद्य पदार्थ व अन्य आवश्यक वस्तुओं के मूल्य में अचानक वृद्धि हुई है जिससे कि साधारण व्यक्ति का जीवन-निर्वाह कठिन हो गया है । इस विचार को लेकर मैं ता० २८-५-५७ को कार्य स्थगन प्रस्ताव रखना चाहता हूं । कृपया अनुमति प्रदान करें"।

इन्हीं माननीय सदस्य ने इसी विषय पर पहले भी एक स्थगन प्रस्ताव रखा था जो स्वीकार नहीं किया गया । अब भी इस बारे में अनुमति नहीं दी जा सकती, लेकिन फिर भी सरकारी पक्ष की ओर से इस बारे में माननीय सदस्यों की जानकारी के लिये एक बयान दिया जायगा ।

श्री दामोदरलाल व्यास (राजस्व मन्त्री) : The prices at various places in Rajasthan in December 1956, January 1957, February 1957, March 1957, April 1957, May 1957 and the latest price figures are as follows. A statement has been laid on the Table of the House but still for the information of the Hon'ble members I will read out the latest price figures.

	December, 56.	Latest
In Jaipur	-Rs.17/-to 20/-	15/4 to16/-
Alwar	Rs. 17/-	Rs. 15/8 to 16/-
Bharatpur.		14/12 to 16/-
Kotah.		15/8 to 17/4
Jodhpur.		17/- to 18/-
Udaipur.		16/- to 19/-
Dungarpur.		16/- to 18/-
Tonk		15/8 to 17/-
Churu		16/8 to 17/8
Jalore		18/- to 18/8
Silkar		17/- to 19/-
Bundi		13/- to 15/6
Jhalawar		18/8
Chittorgarh		15/- to 18/-
Nagaur		15/- to 16/-
Bhilwara		14/- to 17/-
Banswara		15/8
Sawai Madhopur		14/- to 16/-
Bikaner		16/- to 17/12
Sirohi		19/- to 20/-
Barmer		17/- to 18/-

(श्री दामोदरलाल व्यास)

Jaisalmer	15/8 to 19/-
Ganganagar	14/6 to I5/-

(विस्तृत सूची के लिये कृपया परिशिष्ट १० देखिये)

With the arrival of the new crop. prices generally come down except in Jodhpur and Udaipur. In Bikaner Division prices came down a little later than in other areas of Rajasthan because of the late marketing of wheat by the farmers.

During this period, when the prices were going high, at the request of the State Government Central Storage Godowns were started by the Government of India at Jaipur, Ajmer and Jodhpur. From these godowns wheat is issued to the prescribed dealers at Rs. 14/- ex-godown and the dealers are allowed to sell to the public, at a rate not exceeding Rs. 14/8/- in these cities. At other places in Rajasthan wheat was supplied, to be sold through Fair Price Shops to the public, at a rate not exceeding Rs. 14/8/- at the rail-headquarter. The number of Shops that were opened at each district during the period prices rose high were as follows:-

Ajmer	62
Bhilwara	2
Bikaner	38
Bundi	6
Churu	6
Ganganagar	4
Jaisalmer	2
Jaipur	100
Kotah	26
Pali	1
Sawai Madhopur	3
Udaipur	4
Alwar	2
Bharatpur	6
Barmer	1
Chittorgarh	1
Dungarpur	1
Jhunjhunu	7
Jhalawar	16
Jodhpur	22
Nagaur	13
Sirohi	24
Siker	12

Wheat issued in the various districts in Rajasthan during this period was as follows:-

In Jaipur 2000 tons in December, 1000 tons in January, 500 tons in February, 800 tons in in April were alloted. In Jodhpur 500 tons in December 1000 tons in January, 500 tons in March, 400 tons in April were allotted. In Ajmer 500 tons in January, 500 tons in February and 800 tons in April were alloted.

In other districts of Rajasthan 4062 tons were allotted in December, 3429 tons were allotted in January, 2883 tons were alloted in February, 2000 tons in March and 4000 tons in April.

On the whole there has been a good crop in Rajasthan. There has been, however, a movement

(श्री दामोदरलाल व्यास)

of the foodgrains outside Rajasthan. The State Government requested the Government of India suggesting imposition of ban on the export of the foodgrains out of the State even for maize. This, however, does not fall within the All India Food policy and therefore banning of export of foodgrains has not been possible. Government is, however, watching the situation very closely and suitable measures to check the prices in conformity with the All India Policy will be taken when and wherever necessary.

The State Government is alive to the situation that may arise with the forthcoming rains and adequate measures are being taken to arrange foodgrains in areas which will become inaccessible during the rains.

The price at Ganganagar on 27-5-57 was Rs. 14/6 to Rs. 15/- per maund and wheat was still arriving in the market.

At Bikaner the price on 27-5 57 was Rs. 16/- to Rs. 17/- for wholesale and Rs. 17/8 to Rs. 17/12/- for retail. On 6th May, 1957, 3000 mds. had been supplied for sale through Fair Price Shops there. Only 1500 mds. had been consumed so far and the consumption had fallen to 20 mds. a day only. Consumption was expected to fall further and orders for 80 tons had to be cancelled because of lack of demand.

Fair Price Shops at Jaipur and Ajmer are not functioning at present. At Jodhpur and Udaipur and wherever the old indented grain is still there, the shops are functioning. We have asked the Government of India to continue supplies in Jodhpur and Udaipur Divisions. There is a stock of 4294 tons ,at present for issue. The Sales-Tax in Rajasthan does not affect the prices of foodgrains at all nor do the central taxes. Prices of other foodgrains are affected by prices of wheat and there is a downward trend in them also.

The food situation is being closely watched and Government is taking all necessary steps within the framework of All India food policy to check any rise in prices.

श्री मुरलीधर व्यास : खाद्यान्नों के अतिरिक्त दूसरी कॉमोडिटीज़ भी हैं; जैसे गुड़, तेल, खांड आदि; उनकी रेटों का भी उल्लेख है, पर इस सम्बन्ध में कोई भी स्टेटमेन्ट नहीं दिया गया है और इन चीजों को लेकर सारे इलाके में २५ पर्सेन्ट के करीब महंगाई बढ़ गई है। तो इसके सम्बन्ध में सरकार की ओर से क्या व्यवस्था है ? शक्कर जो पहले १३ आने सेर बिक रही थी आज उसका भाव १ रुपया एक आना सेर हो गया है। तो इस तरह से ४ आना सेर की वृद्धि एक सेर के पीछे हो गई है।

श्री दामोदरलाल व्यास : I will just say a few words about other articles. The Hon'ble member has said that there has been abnormal rise in the prices of other articles apart from food stuff. I deny that there has been an abnormal rise. So far as central taxes are concerned it has not affacted any articles of necessity. There is very nominal tax on tea, coffee; matchboxes etc, and therefore, there has not been any abnormal rise. Similarly by the Sales Tax no commodity has been affected so much as to suggest that there has been abnormal rise in the prices. As such that charge is not correct.

श्री मुरलीधर व्यास : मैं तिल्ली के तेल की, खाने की तेल की एक ही मिसाल पेश करता हूं । १५ दिन पहले इसका भाव ५१) रु० मन था जो आज बढ़ कर ६५) रु० मन हो गया है । इसी प्रकार माचिस, गुड़, शक्कर आदि सारी चीजों के भाव बढ़ गये हैं ।

(घंटी)

श्री दामोदरलाल व्यास : There will be no discussion.

श्री अध्यक्ष : सरकार के पास जो जानकारी थी वह दे दी गई है और इससे ज्यादा इस पर बहस करना उचित नहीं है ।

१२. ११ म. प.

श्री हरिभाऊ उपाध्याय के पत्र पर सम्बन्धी प्रस्तुत प्रस्तावों पर निर्णय

मुझे दो प्रस्तावों की सूचना प्राप्त हुई है जो इस प्रकार हैं :

"माननीय अध्यक्ष महोदय,
राजस्थान विधान सभा,
जयपुर ।

श्रीमानजी मैं, होतीलाल, डिवीजन नम्बर ६३ इस सदन के समक्ष यह मोशन रखता हूँ कि श्री हरिभाऊ उपाध्याय, सदस्य, राजस्थान विधान सभा, ने इस सदन के सदस्य होने के नाते, गत आम चुनावों में सरकारी आम चुनावों में सरकारी मुलाजिमों से अपने चुनावों में काम लिया है और फायदा उठाया है । अत: उनके इस आचरण की जांच के लिए इस सदन की एक कमेटी नियुक्त की जावे जो सदन के समक्ष अपनी रिपोर्ट पेश करे ।

निवेदक:
१५-५-५७ होतीलाल, डि० नं० ६३ ।"

व दूसरा है ।

"माननीय अध्यक्ष महोदय,
राजस्थान विधान सभा,
जयपुर :

मान्यवर महोदय, दिनांक ६-५-५७ को माननीय हरिभाऊ उपाध्याय जी, वित्त मन्त्री द्वारा लिखित एक पत्र सदन की मेज पर रक्खा गया था । इस पत्र से यह प्रकट हुआ कि माननीय वित्त मन्त्रीजी ने गत आम चुनावों में एक सरकारी कर्मचारी से अपने अपने पक्ष में सहायता प्राप्त की, जो जन-प्रतिनिधित्व अधिनियम (रिप्रेज़ेन्टेशन ऑफ पीपुल्स एक्ट) के अनुसार तथा अन्य रूप में अनुचित है; जिसके कारण इनकी यह कार्यवाही दुराचरण (मिसकन्डक्ट) की हद में आती है । वित्त मंत्रीजी ने इस प्रसंग में अपना स्पष्टीकरण करते हुए स्वीकार किया

(श्री अध्यक्ष)

कि सदन में प्रस्तुत उनका स्वयं का लिखित पत्र है, परंतु यह बताया कि उनकी यह जानकारी में नहीं था कि श्री रामगोपाल, जिनको यह पत्र लिखा गया वह अभी भी राज्य सेवा में हैं। इसके उपरान्त स्पष्टीकरण के समय यह भी स्वीकार किया कि गत चुनावों में कई सरकारी कर्मचारियों ने उनको सहायता देने के लिये इच्छा प्रकट की, पर उन्होंने इन्कार कर दिया।

दिनांक १०-५-५७ को सदन में वित्त मन्त्री जी से इन अधिकारियों के नाम जानने की प्रार्थना की, परन्तु यह कह कर अस्वीकार कर दिया गया कि यह प्रश्न उनके एवं सरकारी कर्मचारियों के बीच का है, अतः नाम बताना आवश्यक नहीं। दिनांक १४-५-५७ को सामान्य प्रशासन की मांग पर हुए वाद-विवाद का उत्तर देते हुए माननीय मुख्य मन्त्रीजी ने भी इस पत्र की सत्यता को स्वीकार किया है।

श्री हरिभाऊजी केकड़ी निर्वाचन क्षेत्र से निर्वाचित होकर आये हैं तथा पिछली विधान सभा के सदस्य थे तथा भूतपूर्व अजमेर राज्य के मुख्य मन्त्री भी रहे हैं।

उपरोक्त तथ्यों से यह स्पष्ट है कि श्री हरिभाऊ उपाध्यायजी ने सरकारी कर्मचारियों से चुनाव में अनुचित लाभ उठाया है और उठाते रहे हैं अन्यथा सरकारी कर्मचारियों का यह साहस नहीं हो सकता कि वे एक राजनैतिक दल के कार्यकर्त्ता तथा भूतपूर्व अजमेर राज्य के मुख्य मन्त्री को चुनावों में सहायता देने की इच्छा प्रकट करते। ऐसे अधिकारियों के विरुद्ध उनके इस दुराचरण (मिसकन्डक्ट) के लिये कार्यवाही कराने से बचाने के लिये ही वित्त मन्त्री जी ने नाम न बता कर इस तथ्य को और भी पुष्ट कर दिया है कि वित्त मन्त्री जी ने यह पत्र अपनी पूर्ण जानकारी के साथ लिखा है। वित्त मंत्री जी को यह कार्यवाही केवल अत्यन्त दोषपूर्ण ही नहीं बल्कि सदन के सदस्य होने के नाते, इस दुराचरण (मिसकन्डक्ट) के द्वारा उन्होंने उन स्वस्थ परम्पराओं को भी भंग किया है जो इस सदन के स्वस्थ प्रचलन के लिये आवश्यक है। यह सदन अपने सदस्यों से शुद्ध एवं स्वच्छ चरित्र की अपेक्षा करता है। उस अपेक्षा के प्रतिकूल आचरण से न केवल माननीय सदस्य ही दोषी सिद्ध हुये हैं बल्कि उन्होंने सदन की प्रतिष्ठा को भी आघात पहुँचाया है। सदन अपने सदस्य के दोषपूर्ण चरित्र के सम्बन्ध में उचित निर्णय लेने के लिये अधिकृत है अतः संलग्न प्रस्ताव प्रेषित है।

श्री हरिभाऊजी द्वारा इस सम्बंध में कही गई बातें तथा रामगोपालजी को लिखा गया पत्र सदन की कार्यवाही में लिखा हुआ है, अवलोकन किया जा सकता है।

१६-५-५७ भैरोंसिंह (डि० नम्बर १४)"

प्रस्ताव इस प्रकार है :

"इस सदन की सम्मति है कि विधान सभा के सदस्यों को एक समिति नियुक्त की जाय जो :

(१) माननीय वित्त मन्त्री, श्री हरिभाऊ उपाध्यायजी, के दुराचरण सम्बन्धी कार्यवाही की जांच करे जो दिनांक ६-५-५७ को विधान सभा में प्रस्तुत एक आपत्ति जनक पत्र को स्वयं द्वारा लिखित स्वीकार करने से तथा निम्न लिखित तत्वों से प्रारम्भिक रूप में दोष पूर्ण सिद्ध हुआ है।

(क) श्री हरिभाऊजी ने दिनांक ४-२-५७ को श्री रामगोपाल अमनी, तह-

Page No.35

(श्री अध्यक्ष)

सील कर्मचारी को उनके एक विरोधी स्वतन्त्र उम्मीदवार श्री रामेश्वर के चुनाव मैदान से हटने पर श्री रामगोपाल को खुश होने तथा इस व्यवस्था के कम होने का पत्र द्वारा सन्देश दिया।

(ख) श्री रामेश्वर, जो श्री रामगोपाल के दामाद हैं, को चुनाव से हटाने के लिए श्री हरिभाऊजी की ओर से श्री रामगोपाल पर दबाव डाला गया जिसके कारण श्री रामगोपाल व्यथित थे।

(ग) श्री हरिभाऊजी ने चुनाव सम्बन्धी इस पत्र में यह उल्लेख कर कि आपके आस पास के क्षेत्र की सम्भाल आप कर लें, चुनाव में सहायता प्राप्त की।

(घ) श्री हरिभाऊजी ने यह भी स्वीकार किया है कि कई सरकारी अधिकारियों ने उनको सहायता देने की इच्छा प्रकट की परन्तु उन्होंने अस्वीकार कर दिया।

(ङ) श्री हरिभाऊजी ने सदन में ऐसे अधिकारियों के नाम पूछे जाने पर नाम बताने से इन्कार किया तथा ऐसे दोषी ठहराये जाने वाले अधिकारियों को संरक्षण दिया।

(च) श्री हरिभाऊजी ने कई बार सरकारी कर्मचारियों से चुनाव में सहायता ली है और लेते रहे हैं, अन्यथा सरकारी कर्मचारियों का यह साहस नहीं होता कि वे भूतपूर्व अजमेर राज्य के मुख्य मन्त्री को नियमों के विपरीत सहायता प्रदान करने की इच्छा प्रकट करते।

(छ) श्री रामगोपाल ने अपने दामाद, श्री रामेश्वर को चुनाव से हटाने का वित्त मन्त्री जी के आग्रह पर पूरा प्रयत्न किया। इससे यह स्पष्ट है कि माननीय सदस्य भूतपूर्व अजमेर राज्य के मुख्यमन्त्री होने के नाते तथा चुनाव में सीधा सम्बंध आने के कारण इस बात से भली-भांति परिचित थे कि श्री रामगोपाल राज्य सेवा में हैं।

(ज) जिन अधिकारियों ने उनको चुनाव में सहायता देने की इच्छा प्रकट की थी उनके इस दुराचरण (मिसकन्डक्ट) की शिकायत एक विधान सभाई सदस्य होने के नाते सम्बन्धित अधिकारियों को करनी चाहिए थी, जो नहीं की गई।

(२) इस समिति का कोरम तीन का होगा।

(३) इस समिति को यह अधिकार होगा कि वह इस विषय से सम्बन्धित मौखिक या लिखित गवाहियां ले तथा यह भी उसके अधिकार क्षेत्र में होगा कि कमेटी के सम्मुख प्रस्तुत होने वाली गवाहियां आदि उचित समझे तो गुप्त रूप से ले और उसको गुप्त रखे।

(४) इस समिति को यह अधिकार होगा कि वह उचित समझे तो जयपुर के बाहर भी गवाहियां ले सकती है।

(५) श्री हरिभाऊ को इस समिति की आज्ञा से यह अधिकार होगा कि वे समिति के समक्ष उपस्थित होकर अपनी पैरवी करें।

(६) यह समिति अपना प्रतिवेदन इस सदन के दूसरे सत्र के प्रथम दिन सदन में प्रस्तुत करेगी।"

ये दो प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं।

श्री भैरोंसिंह (श्री माधोपुर) : अध्यक्ष

(श्री भैरोंसिंह)

महोदय, इसके निर्णय से पहले मैं कुछ निवेदन करना चाहूंगा ।

श्री अध्यक्ष : कौन सी बात का निवेदन करना चाहेंगे ?

श्री भैरोंसिंह : मैं समझता हूँ कि अभी जो प्रस्ताव सदन में आपने पढ़ कर सुनाये हैं; अध्यक्ष महोदय की ओर से निर्णय दिये जाने से पूर्व मैं निवेदन करना चाहूँगा ।

श्री अध्यक्ष : इसमे कोई वाद-विवाद नहीं होगा । आप कहेंगे, उसका रिप्लाई दिया जायगा, केवल बहस बढ़ेगी । यह रूल्स के मुताबिक नहीं होगा ।

श्री भैरोंसिंह : एडमिसिबिलिटी के प्रश्न पर निवेदन करना चाहूँगा ।

श्री अध्यक्ष : कोई बहस नहीं होगी एड-मिसिबिलिटी पर ।

(विराम)

मुझे दो प्रस्तावों की सूचना प्राप्त हुई है; एक १५-५-५७ को श्री होतोलाल द्वारा और दूसरी १६-५-५७ को श्री भैरोंसिंह द्वारा । दोनों ही प्रस्ताव श्री हरिभाऊ उपाध्याय, वित्त मंत्री के आचरण की जांच के निमित्त एक समिति की नियुक्ति के सम्बन्ध में हैं । श्री भैरोंसिंह के प्रस्ताव में दो महत्वपूर्ण मुद्दे उठाये गये हैं ।

नं० १. श्री हरिभाऊ उपाध्याय ने ४ फरवरी, सन् १९५७ को एक व्यक्ति श्री रामगोपाल को जो सरकारी कर्मचारी थे उन्हें गत आम चुनाव में श्री हरिभाऊ उपाध्याय के चुनाव में खड़े होने के बादल लिया ।

नं० २. श्री हरिभाऊ उपाध्याय ने उन सरकारी कर्मचारियों के नाम बतलाने से इन्कार करके कि जिन्होंने गत आम चुनावों में उन्हें सहायता देने की तत्परता दिखाई, उन अपराधी कर्मचारियों को अनुचित संरक्षण दिया ।

इस उपर्युक्त आधार पर श्री भैरोंसिंह का कहना है कि श्री हरिभाऊ उपाध्याय का आचरण विधान सभा के एक सदस्य के वांछित स्तर से नीचे गिरा है और फलस्वरूप श्री हरिभाऊ उपाध्याय के आचरण की जांच के लिये एक समिति की नियुक्ति वे चाहते हैं ।

दोनों प्रस्तावों की नकल सूचनार्थ सदन के नेता के पास भेज दी गई हैं और उन्होंने इस मामले की कानून की दृष्टि से सरकार के विधि अधिकारियों से जांच कराई । उन अधिकारियों की रिपोर्ट के आधार पर सदन के नेता ने मेरे पास उत्तर भेजा है कि यह विषय सदन की समिति द्वारा जांच का नहीं है । विधि अधिकारियों ने अपनी लिखित राय में, अपने विचारों के समर्थन में बहुत से कारण बताये हैं, जिनमें से कुछ से मैं सहमत हूँ और कुछ से नहीं भी ।

इन प्रस्तावों में उठाये गये प्रश्न पर मैंने ध्यानपूर्वक विचार किया । मेरी राय में सब से महत्वपूर्ण प्रश्न यह है कि क्या इस प्रकार के मामले सदन के प्रांगण में उठाये जा सकते हैं और मेरी धारणा है कि इसके लिए अनुमति नहीं मिलनी चाहिए । मैं समझता हूँ कि जो तथ्य इन प्रस्तावों में लाये गये हैं वे सम्भवतः कानूनी अर्थों में एक भ्रष्ट अथवा अवांछनीय व्यवहार होते हैं, जिनका सम्बन्ध चुनाव के कानून से है; अतः इनका चुनाव अदालत द्वारा जांच की जानी विशेष उपयुक्त होगी । अन्य समिति अथवा

(श्री अध्यक्ष)

अदालत ऐसे मामलों को हाथ में न ले, यह इससे स्पष्ट है कि संविधान के अनुच्छेद ३२६ साफ तौर से कहता है कि चुनाव के मामले में अदालत द्वारा हस्तक्षेप न किया जाय। यह सत्य है कि श्री भैरोंसिंह अपने प्रस्ताव द्वारा श्री हरिभाऊ उपाध्याय के चुनाव के बारे में कोई प्रश्न नहीं उठाते हैं किन्तु जो तथ्य वे सदन के सामने इन प्रस्तावों द्वारा लाना चाहते हैं वे ठीक ही हैं कि जो एक चुनाव अदालत के समक्ष श्री हरिभाऊ उपाध्याय के विरुद्ध चुनाव याचिका द्वारा लाये जा सकते हैं और चूंकि चुनाव कानून द्वारा ऐसे मामलों में सर्वथा अधिकार चुनाव अदालत को ही प्रदत्त हैं और अन्य अदालतों को हस्तक्षेप संविधान द्वारा भी वर्जित हैं; अतः निष्कर्ष यह निकलता है कि ऐसे विषय को सदन के प्रांगण में उठाना बहुत ही अनुचित होगा।

दूसरी बात यह है कि यदि इस तरह के प्रस्ताव और भी कई सदस्यों के विरुद्ध सदन में लाये गये तो सदन द्वारा ऐसे मामलों की जांच का कोई अन्त नहीं हो सकेगा, जो वास्तव में चुनाव अदालत के समक्ष ही लाये जाने चाहिये। अतः मैं ऐसे प्रस्तावों को सदन मे लाने की अनुमति देने के पक्ष में नहीं हूँ।

दूसरा मामला जो श्री भैरोंसिंह जी ने उठाया है वह विशेष महत्व का नहीं है। उनकी दृष्टि में श्री हरिभाऊ उपाध्याय का उन अधिकारियों के नाम बताने से इन्कार करना, जिन्होंने कि उन्हें चुनाव में सहायता देने की इच्छा प्रकट की थी उन अपराधी अधिकारियों को अनुचित संरक्षण देना है; परन्तु ये विचार बहुत संकीर्ण और अनुदार हैं। नाम न बताने के और भी कई कारण हो सकते हैं और इस तरह की इन्कारी कानून की तहत में न तो कोई जुर्म है और न कोई ऐसी गंभीर बात है कि जिसका सदन द्वारा नोटिस लिया जाय। सच तो यह है कि जब पहला तथ्य सदन में विचारार्थ नहीं लिया जाता है तो दूसरे का फिर कोई महत्व नहीं रहता।

इस प्रकार जिस निष्कर्ष पर सदन के नेता पहुंचे हैं उनसे मैं, अपने निजी विचार व कतिपय भिन्न कारणों से, सहमत हूं और इन प्रस्तावों को सदन में विचारार्थ लिये जाने की अनुमति नहीं देता।

(राज्यपक्ष द्वारा करतल ध्वनि)

विधायी कार्य।

१२.२७ म०प०

राजस्थान सेकण्डरी एजुकेशन, बिल १९५७

(प्रवर समिति को)

श्री रामकिशोर व्यास (गृह मन्त्री श्री मुख्य मन्त्री की ओर से) : अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ कि राजस्थान सेकन्डरी एजुकेशन बिल, १९५७ को विचारार्थ लिया जाय।

श्री दयाकृष्ण विजय (छाबड़ा) : माननीय अध्यक्ष, मैं प्रस्ताव करता हूं, "कि राजस्थान सेकन्डरी एजुकेशन बिल, १९५७ को प्रवर समिति के सुपुर्द किया जाय।"

आज हमारे सम्मुख राजस्थान की जो हाई स्कूल्स और हायर सेकन्डरी कक्षायें हैं, जिनके नियन्त्रण का एक प्रश्न विचाराधीन है, उसके लिये यह बिल यहां पर रख गया

Page No.38

(श्री दयाकृष्ण विजय)

है। जहां तक इसके स्टेटमेंट ऑफ ओब्जेक्ट्स एन्ड रीजन्स को पढ़ने पर मालूम पड़ता है, उसके क्लॉज ४ में यह बताया है:—

"The chairman is to be nominated by the Government. The board will be an autonomous body which will organise Secondary Education in the State...."

शुरू में ही लिखा है:—

"An important step in the reorganisation of educational system of the State lies in making secondary education independent of University education...."

विश्व विद्यालय से इनको स्वतन्त्र कर एक ओटोनोमस बोडी बनाने का सबसे पहले एक सिद्धान्त सामने रखा गया है। इस सिद्धांत के ऊपर जब इस बिल को हम देखते हैं तो ऐसा लगता है कि 'ओटोनोमस' वर्ड की जो एक सेन्क्टिटी है, उसकी जो पवित्रता है उसके साथ एक मजाक किया गया है, उसके साथ एक खिलवाड़ किया गया है। जिस प्रकार इसमें प्रावधान रखे गये हैं उनसे साफ जाहिर होता है कि यह जो एक बोर्ड इसके अन्तर्गत बनाया जायगा वह बोर्ड न केवल सरकार के हाथ की कठपुतली मात्र रहेगा बल्कि वह अपने विचारों को स्वतन्त्र रूप से व्यक्त भी नहीं कर सकेगा। मेरा इसमें यह आक्षेप है कि अगर इस बोर्ड को सरकार की कठपुतली ही बनाना था तो इसके एम्स एण्ड ओब्जेक्ट्स में यह नहीं लिखना था कि यह एक ओटोनोमस बोडी होगी। अगर इसको ओटोनोमस बोडी बनाना चाहते हैं तो जो इस प्रकार का प्रावधान रखा गया है उसमें भारी परिवर्तन की आवश्यकता है।

अब एक प्रश्न हमारे सामने खड़ा होता है कि आज राजस्थान में और देश में जो शिक्षा-पद्धति चल रही है उसको सरकार के नियंत्रण में रखना चाहिए या इसका एक ओटोनोमस बोडी के रूप में संचालन होना चाहिए। यह एक अत्यन्त महत्वपूर्ण प्रश्न है और उस पर विचार की आवश्यकता है। जहां तक मैं विचार सकता हूं, मेरा यह निश्चित मत है कि शिक्षा को राज्य के नियन्त्रण से सर्वथा मुक्त रखना चाहिए।

जहां तक शिक्षा का प्रश्न है, जिस तरह हमने जुडिशियरी और विश्व विद्यालयों को अपना मुक्त रूप से विकास करने और अपना निर्णय देने का अवसर दिया है उसी तरह से मेरी अपनी मान्यता है कि शिक्षा के दृष्टिकोण में भी इसी प्रकार का विचार आना चाहिए। हमारी शिक्षा-पद्धति भी स्वतन्त्र हो और राज्य का काम कम से कम उस पर नियन्त्रण हो। अब जब इस आवश्यकता पर ध्यान देते हुए इस बात को देखते हैं तो मुझे लगता है कि यह बिल सर्वथा विपरीत है। मैं आपके सामने इस बारे में कुछ बातें रखना चाहूंगा।

जहां तक कांस्टिट्यूशन ऑफ दि बोर्ड का प्रश्न है इसके अन्तर्गत रखा गया है क्लॉज ३ में:—

"Clause 3:-Nominated Mebers (to be nominated by the State Government on the recommendation of the Director.)"

जब इस बोर्ड की व्यवस्था होगी बोर्ड बनाया जायगा उसमें सरकार द्वारा निम्न प्रकार के लोग नोमिनेटेड मेम्बर होंगे। अध्यक्ष महोदय, यहां हम चाहते हैं कि सरकार का नियन्त्रण इस प्रकार के बोर्ड में कम से कम हो, वहां पर नोमिनेशन की प्रथा को रखना घातक

Page No.39

(श्री दयाकृष्ण विजय)

सिद्ध होगा। मेरा अपना विश्वास है कि योग्य व्यक्तियों को लेने के लिए चुनाव-पद्धति का आश्रय लेना चाहिये। सरकार अपने मन चाहे व्यक्तियों को और ऐसे व्यक्तियों को जो वास्तव में योग्य नहीं हैं लेकिन कई कारणों से सिफारिश से या और किन्हीं कारणों से रख देते हैं। जिनको नहीं आना चाहिये वे आ जाते हैं। जब आपत्ति की जाती है तो उसका समाधान नहीं है। इसलिए मेरा कहना है कि क्लॉज ३ में नोमिनेटेड बोर्ड का प्रोविजन सर्वथा अनुचित है। हम यहां प्रोविजन रख सकते हैं कि इलेक्टेड मेम्बर होंगे।

यही नहीं, अध्यक्ष महोदय, बल्कि जहां हेड क्वार्टर का प्रश्न आया है वहां पर मौन रखा गया है, किसी बात को इंगित नहीं किया गया है। राज्य सरकार पर रखा गया है कि कहाँ हेड क्वार्टर रहना चाहिये, उसका निर्णय वह करे। अभी मैंने एक मित्र से सुना कि राजस्थान में साहित्य एकेडेमी बनाई जा रही है लेकिन उसका कार्यालय उदयपुर में रखा जायगा। इसी तरह से स्टेडियम बनाने का प्रश्न आया। कहा गया कि उदयपुर में स्टेडियम बनाने का रखा गया है। क्लॉज ५ में है "Headquarters of the Board" उसमें मेन्शन नहीं किया गया। जब जयपुर राजस्थान की राजधानी है तो हमें नेटिव प्लेसेज का मोह छोड़ना चाहिए। उनका मोह छोड़ कर यह विचार करना चाहिये कि इसका केन्द्र जयपुर में ही रहना चाहिए।

"Headquarters of the Board:- The Board shall have its Headquarters at a place to be notified by the State Government in the Rajasthan Gazette."

इस प्रकार कहीं मेन्शन नहीं किया गया है कि पर्टिकुलर स्थान पर हेड क्वार्टर रखा जायगा।

इसके अलावा जिन व्यक्तियों का नोमिनेशन हो जायगा, या कुछ इलेक्टेड या कुछ एक्स ओफिशियो आयेंगे उनके नाम गजट में पब्लिश कराने की डेट नहीं रखी गई है। यह भार भी राज्य पर छोड़ा गया है। अब हम पंचायतों और म्युनिसिपेलिटीज़ के बारे में देखते हैं कि जहां राज्य सरकार यह देखती है कि उनके गुट के लोग नहीं आये हैं और ऐसे लोग आये हैं जिनको प्रोत्साहन देना नहीं चाहते उनका नाम गजट में शाया करने में देरी की जाती है और काफी लिखा-पढ़ी के बाद साल, दो साल में उनके नाम प्रकाशित किये जाते हैं। यही व्यवस्था इस बोर्ड में भी होगी, नामों के प्रकाशन में देरी की जायगी।

इसी प्रकार का एक क्लॉज़ है ;

"8. Publication of names—The names of persons who have been nominated or elected to be members of the Bard, in accordance with section 4, shall be publised by the State Government by notification in the Rajasthan Gazette."

इलेक्शन या नोमिनेशन के कितने दिनों बाद प्रकाशित होंगे, यह बात नहीं रखी गई है। हर बात चाहे छोटी हो या बड़ी, स्पष्ट रूप से सामने आने देनी चाहिये। हम सरकार को ऐसी ताकत न दें कि वह मनमानी करती जाय। इसलिए मैं चाहता हूँ कि हर जगह जहां एम्बिग्युटी है उसको स्पष्ट करना चाहिये। जहां पर ऐसी बातें रखी हैं और जिन्हें प्रकट नहीं किया है उनको प्रकट करना चाहिये।

यही नहीं, बल्कि क्लॉज ६ में बोर्ड के पॉवर डिफाइन किये हैं वे इतने अस्पष्ट और

(श्री दयाकृष्ण विजय)

अपर्याप्त हैं कि जिनके विषय में पूरी तरह से कहने का समय नहीं है मैं सिर्फ एक-दो बातें बतलाना चाहता हूँ जिन्हें नहीं लिया गया। बोर्ड को जिस तरह के पोवर्स दिये गये हैं उन्हें पूरी तरह से डिफाइन नहीं किया गया है। जिस तरह यहां दिया क्लॉज 3 (२) में :

"The Bord shall be a body corporate by the name of the Board of secondary Ebucation, Rajasthanand shall have perpetual succession and a common seal with power to acquire and hold property, both movable and immovable, and subject to the provisions made under this Act, to transfer any property held by it and to contract and do all other things necessary for the purposes of its constitution, and may sue or be sued in its corporate name."

यह जो सब क्लॉज़ (२) है उसमें बोर्ड के पोवर्स हैं उनको कहीं डिफाइन नहीं किया गया है, किस प्रकार के पोवर्स होंगे और कैसे अदा करेंगे, किस तरह से एग्ज़ामिनेश्न्स लेंगे, किस तरह केन्डिडेट्स को लिया जायगा, किस तरह एग्ज़ामिन किया जायगा, क्या सिलेबस होगा आदि। इनको किसी भी तरह से डिफाइन नहीं किया गया है।

इसी तरह क्लॉज ११ में कस्टडी एण्ड इन्वेस्टमेन्ट ऑफ बोर्ड फंड रखा गया है। उसके अन्तर्गत यह बताया गया है कि जितनी आवश्यकता होगी उतनी रकम बोर्ड अपने पास रख सकता है। क्लाज ११ इस प्रकार है

"Custody and investment of Board Fund-(1) All moneys at the credit of the Board Fund, except mneys required for day to day expenditure shall be kept in the current or savings bank account with a Scheduled Bank."

अब एक दिन में कितनी आवश्यकता होगी, इस बात को कहीं नहीं रखा गया है कि चेयरमेन को कितनी पोवर है, सेक्रेट्री को कितना खर्च करने का पोवर है ? कए दिन में रकम खर्च करने का इसमें कोई उल्लेख नहीं है; जब हम स्पेसिफिकली मेन्शन नहीं करेंगे, निर्देशित नहीं करेंगे कि सेक्रेट्री या चेयरमेन इतना खर्चा कर सकते हैं या इतनी रकम रख सकते हैं तब तक मुझे सन्देह है कि जो रकम उनके पास आयेगी या रखी जायेगी, वह कब आती है और कब निकल जाती है; उसका जब तक स्पष्टीकरण नहीं होगा तब तक संदेह बना रहेगा।

यही नहीं, बल्कि क्लॉज १६ में लिखा है :—

"Powers and duties of the Chairman :—(2) The Chairman shall have Power to convene the meetings of the Board, and shall call a meeting at any time, after due notice, on receipt of a requisition singed by not less than one third of the total number of members of the Board and stating the business to be brought before the meeting."

एक तिहाई मेम्बर ऑफ दी बोर्ड जब लिख कर देंगे कि इस प्रकार मीटिंग बुलाई जाय तब नोटिस देकर, जिसका समय मुकर्रर नहीं है, मीटिंग बुला सकते हैं। "ड्यू नोटिस' का मतलब यह है कि घंटे भर में इन्फोर्मेशन दे दे; इसकी परवाह नहीं कि कुछ लोगों के

Page No.41

(श्री दयाकृष्ण विजय)

पास इन्फोर्मेशन पहुँचती है या नहीं, मीटिंग बुलाई जा सकती है। जब तक टाइम निश्चित नहीं करते तब तक एम्बिग्विटी रहती है। इसके अतिरिक्त चेयरमेन को अलग पोवर्स नहीं है कि जब वह आवश्यक समझे तब मीटिंग बुला ले। इसमें कहीं नहीं है!

"The Chairman can call a meeting only when he receives any requisition signed by not less than one-third members."

जब तक वन थर्ड मेम्बर नहीं लिखेंगे तब तक मीटिंग नहीं बुलाई जायगी और इस पर "ड्यू टाइम" जैसी चीज, कितने दिन पहले सूचना देनी चाहिये, इसकी कोई पाबन्दी नहीं है। इसका मतलब यह होगा कि कोई रिज़ोल्युशन आयगा उसके बारे में बोर्ड के सदस्य चाहेंगे कि यह पास होना चाहिये तो वे लोग अपने पक्ष के लोगों को बुलाकर उसे पास करा देंगे। जैसा नगरपालिकाओं में आम तौर से होता है, पूरे सदस्य नहीं आते हैं तब भी मीटिंग हो जाती है और मनमाने रिजोल्युश पासन्स कर दिये जाते हैं। यहां पर चेयरमेन को बुलाने का पॉवर नहीं है। वन थर्ड मेम्बर निवेदन करते हैं तो ड्यू नोटिस, जिसका समय निश्चित नहीं है कि इतने समय का नोटिस होना चाहिये, मीटिंग बुला ली जाती है।

इसके अतिरिक्त क्लाज १६ (३) है:

"......the Chairman shall take such action as he deems necessary, and shall thereafter report the action to the Board at its next meeting."

जहां कोई एमर्जेन्सी पीरियड होगा तो चेयरमेन खुद बुला सकता है। यहां पर 'शेल' शब्द का प्रयोग किया गया है, मेरी इस पर आपत्ति है। इसके स्थान पर 'मे' शब्द होना चाहिये। 'चेयरमेन शेल' ठीक नहीं है। एमर्जेन्सी पीरियड हो वहां चेयरमेन मनमानी करना चाहते हैं।

"The Chairman shall take..."

यदि नेसेसरी है तो "शेल" ठीक नहीं है यह मेरी आपत्ति थी।

इसके अतिरिक्त एक बहुत बड़ा ऑब्जेक्शन है, वह इस बात में है कि सेक्रेटरी का अपोइन्टमेंट गवर्नमेंट ने अपने हाथ में रखा है। मेरा ख्याल है कि सेक्रेटरी का अपोइन्टमेंट बोर्ड के हाथ में होना चाहिए क्योंकि मुझे कोटा नगरपालिका का उदाहरण याद है। वहां पर एक सेक्रेटरी नियुक्त कर रखा है जिसे बोर्ड नहीं चाहता, कई बार उसके विषय में लिखा गया है, लेकिन वह सरकार के द्वारा रखा गया है। हो सकता है, उसके पीछे बहुत बड़ी ताकत काम कर रही है, इसलिए उसको हटाया नहीं जाता है। मुझे, इस प्रकार जो सेक्रेटरीज़ का अपोइन्टमेंट किया जाता है, उससे इस प्रकार का आभास होता है कि वे निरंकुश होकर, अयोग्य होते हुए भी, सरकार की मर्जी के अनुसार, सरकार को प्रसन्न रखने के काम करते रहते हैं, इसलिए बोर्ड के सारे मेम्बर्स उनसे नाराज रहते हैं। इसलिए इस प्रकार सेक्रेटरीज़ को नामीनेट न करके, बोर्ड खुद चुनाव करे और योग्य व्यक्तियों को रखे, यह बोर्ड पर छोड़ना चाहिए। इसके अतिरिक्त सेक्रेटरी ऑफ दी बोर्ड को इतनी पॉवर दी गई है कि चेअरमैन तो केवल दस्तखत करने वाली मशीन है, वह तो दस्तखत कर देगा। इसमें पॉवर को डिफाइन किया गया है।

"The Secretary shall, subject to the control of the Board, be the principal executive of the Board."

Page No.42

(श्री दयाकृष्ण विजय)

सारे मुख्य अधिकार उस बोर्ड के सेक्रेटरी को होंगे, उस सेक्रेटरी को अधिकार होंगे, जिसे गवर्नमेंट द्वारा नियुक्त किया गया है, जिसको रखने की बोर्ड की इच्छा नहीं है। ऐसे विपरीत विचार के आदमी के हाथ में इतनी बड़ी ताकत दे दी गई है। इसलिए मेरा सुझाव है और इस पर गम्भीरता के साथ विचार किया जाना चाहिए, क्योंकि यह ऐसा मसला है जिसे गम्भीर विचार के साथ सुलझाया जा सकता है, किसी प्रकार विरोध करके या समर्थन करके नहीं सुलझाया जा सकता। इस पर आप गम्भीर विचार करें कि क्या सेक्रेटरीज को गवर्नमेंट के द्वारा अपोइन्ट करने का अधिकार गवर्नमेंट को दें या बोर्ड के हाथ में पॉवर दें? इसी प्रकार क्लॉज १६ में लिखा है: "Other officers and servants of the Board."

जितने भी अधिकारी हैं, उन सब के अपोइन्टमेंट गवर्नमेंट ने अपने हाथ में ले लिये हैं, उन्हें गवर्नमेंट अपोइन्ट करना चाहती है। क्लॉज २३ में है: "Proceedings not invalidated by reason of vacancies and irregularities."

यानि जो इर्रेगुलेरिटिज होंगी, क्योंकि जैसा मैंने कहा, चेअरमैन के हाथ में कुछ पॉवर नहीं हैं, यदि १।३ सदस्यों के कहने से मीटिंग बुलाई गई, और पूरे लोगों को इत्तला नहीं दी गई, कुछ लोग मीटिंग में आ गये और कुछ इर्रेगुलेरिटीज हो गई "Irregularities in procedure not affecting the merits of the case."

यानि अगर पर्याप्त संख्या सदस्यों की हो गई, कोरम पूरा हो गया तो जो बात वे करना चाहते हैं कर सकते हैं। यदि उसमें कोई इर्रेगुलेरिटीज हो गई तो उसको चेलेंज नहीं कर सकता, किसी प्रकार भी चेलेंज नहीं कर सकता।

"No act or proceedings of the Board or of a Committee appointed by it shall be invalidated merely by reason of the existence of a vacancy or vacancies among its members, or by reason of a defect in its consultation or an irregularity in procedure not affecting the merits of the case."

इस प्रकार चैलेंज करने का अधिकार नहीं है। हर एक व्यक्ति जो बोर्ड का मेम्बर है, अगर किसी कारणवश, सूचना न मिलने से अब्सेन्ट है, और उसकी एब्सेन्स में जो काम करते हैं, उसको चेलेंज करने का अधिकार होना चाहिए, यदि उसके ग्राउन्ड मजबूत हैं चेलेन्ज करने के तो उसे चेलेंज करने का अधिकार होना चाहिए। जो प्रोसिडिंग्ज में इर्रेगुलेरिटीज हुई हैं, जो बोर्ड ने डिसीजन दिये हैं, उनको चेलेंज करने की हर एक को सुविधा देनी चाहिए, यदि उनको सुविधा नहीं है, तो यह उचित नहीं है।

इस बिल का जो चेप्टर सात है, वह चेप्टर ७ हमारे सारे ऑर्गेनिजेशन्ज की पवित्रता को, ओटोनोमस बोडी की सेक्युरिटी को खत्म करने वाला है।

"Powers of the State Government to require any action to be taken or to suspend the execution of any resolution."

इसमें सेक्शन २६ (३) जो है वह इस प्रकार है:—

"If the Board does not, within a reasonable time, take action to

(श्री दयाकृष्ण विजय)

the satisfaction of the State Government with reference to the matter on which a communication has been received under sub-section (1) the State Government may, after considering any explanation furnished or representation made by the Board, issue such directions consistent with this Act as it may think fit and the Board shall comply with such directions."

जहां हम एक ओर कहते हैं कि यह बोडी बोडी ओटोनोमस होगी, उसको कार्य करने की स्वतंत्रता है, वहां यह कहा जाता है इस क्लॉज २६ के अन्तर्गत कि राज्य सरकार कुछ आदेश देगी, उन पर विशेष प्रकार से बोर्ड कार्य करे। आदेश भी नहीं देगी, कुछ लोग जाकर इस प्रकार से रख सकते हैं; जैसा २६ (१) में है।

'The State Government may address the Baord with reference to any work conducted or done or about to be conducted or done by the Board and communicate to the Board views on any matter with which the state Government is concerned."

जो गवर्नमेंट के विचार हैं, उनको वह वर्क आउट करेगी और अगर बोर्ड उनके विचारों से सहमत नहीं है, तो राज्य सरकार को पॉवर है, वह बोर्ड कोई सुपरसीड कर सकती है, जैसा क्लॉज २७ में रखा गया है। वैसे क्लॉज २६ (४) व (५) में है :

"If any emergency, which in the opinion of the state Government requires."

एमर्जेन्सी के नाम पर ऐसे काम गवर्नमेंट कर सकती है, जो वांछनीय नहीं है और जिनको बोर्ड नहीं चाहता है। केवल एमरजेन्सी का नाम लेकर काम कर सकती है गवर्नमेंट, बोर्ड की राय लिये बगैर। इस तरह जो बोर्ड का नियन्त्रण चल रहा है, व्यवस्था चल रही है, उसके अन्दर आघात उत्पन्न कर सकती है। जैसा इसमें लिखा है :

"In any emergency which in the opinion of the State Government requires that immediate action should be taken theS tate Government may take such action, consistent with this Act, as it deems necessary, without previous consultation with the Board."

उन्होंने बोर्ड के विचार विनिमय करने का विचार नहीं किया और बोर्ड से पूछे बगैर कि वह इस प्रकार का काम करना चाहता है, काम कर दिया केवल इमरजेन्सी के नाम पर बोर्ड को बिना कन्सल्ट किये वह काम थोप देगी। इस बात पर विचार करना चाहिए। जहां हम एक ओर चाहते हैं, बोर्ड आटोनोमस बोडी हो वहां बिना विचार किये एक बात उन पर थोप दें, तो यह न्यायसंगत नहीं है, इस पर विचार करने की आवश्यकता है। इसी तरह से, माननीय अध्यक्ष, इसमें कोई टाइम मुकर्रर नहीं किया गया है। यदि बोर्ड को कारण विशेष से सुपरसीड कर दिया, लेकिन इसमें समय मुकर्रर होना चाहिये कि इतने समय के अन्दर फिर से नया बोर्ड बना देंगे, वरना म्युनिसिपेलिटीज में देखते हैं कि यदि म्युनिसिपेलिटीज़ में सरकारी पक्ष के लोग नहीं हैं तो उसको खत्म कर दिया जाता है और एडमिनिस्ट्रेटर बिठा दिया जाता है। जनता चाहती है कि सरकार चुनाव कराये, आपसे जनता कहती है कि

Page No.44

(श्री दयाकृष्ण विजय)

एडमिनिस्ट्रेटर को हटा कर जन प्रतिनिधित्व शासन स्थापित किया जाय। लेकिन सरकार जब देखती है कि वातावरण उनके अनुकूल नहीं है, पक्ष की स्थिति अनुकूल नहीं है, तो चुनाव टालते रहते हैं और जनता की छाती के ऊपर प्रशासक बिठा दिया जाता है और प्रजातन्त्र की हत्या होती है। हम एक ओर चाहते हैं कि प्रजातंत्र का विकास हो, ऑटोनोमस बोडी को और ताकत दें, इस इस प्रकार की पॉवर्स दें, जिससे वह निर्वाह कर सके और नियन्त्रण सरकार का कम से कम हो। इन बातों को देखते हुए मैं कहना चाहता हूँ कि मान लीजिये कि किसी कारण से बोर्ड को सुपरसीड कर दिया है, खत्म कर दिया है, प्रशासक नियुक्त कर दिया है तो उसके लिए कोई टाइम मुकर्रर होना चाहिए। इसके अन्दर क्लॉज ३१ के अन्दर कोई इस प्रकार का टाइम मुकर्रर नहीं है:

"31. Reconstitution of the Board.—Whenver a supersession order is issued the State Government shall cause steps to be taken to ensure that the Board shall be constituted afresh in accordance with section. 4, so as to be ready to function on the Extpiry of the supersession order."

ठीक है, यह सुपर्सेशन ऑर्डर खत्म करना चाहते हैं लेकिन कितने दिनों में, इसके अन्दर इसका उल्लेख नहीं किया गया है। यह स्पष्ट होना चाहिए।

इसके अतिरिक्त किसी बोर्ड को सुपर्सीड कर दिया, उस सुपर्सेशन को चेलेंज करने के लिए प्रोवीजन नहीं है, अपील का प्रोवीजन नहीं है, सूट का प्रोवीजन नहीं है, किसी एमर्जेन्सी के नाम को लेकर और व्यूज़ को जबर्दस्ती थोपने के नाम पर बोर्ड को नहीं चाहते हैं, उसको सुपरसीड कर देते हैं, वह चिल्लाता रहता है, लेकिन अपने भावों को व्यक्त करने के साधन नहीं हैं। क्लॉज़ ३२ में जो विचार व्यक्त करने की स्वतन्त्रता है उस पर आघात करता है। उसमें लिखा है:

"No suit, prosecution or other proceediugs shall lie against the Administrator or against any person or body to whom the Administrator may delegate any of his powers, duties or functions under the proviso to clause (b) of section 28 for anything done in execution of, or done in good faith in intended execution of sections 27 to 30."

क्लॉज़ २७ से लेकर ३० तक, जो बोर्ड के सुपर्सेशन से ताल्लुक रखते हैं, उसके विषय में किसी प्रकार की सूट के प्रोवीजन नहीं हैं, कोई प्रोसीक्युशन का प्रोवीजन नहीं है, किन ही प्रोसिडिंग्स का प्रोवीजन नहीं है। फिर वास्तविक जनतंत्र की दृष्टि से, ऑटोनोमस बोडी के विकास की दृष्टि से, विचार स्वातन्त्र्य की दृष्टि से किसी प्रकार की सहूलियत उनको नहीं दे सकते हैं।

जहां तक नियम बनाने का सम्बन्ध है, इसमें नियम को लाकर स्टेट गवर्नमेंट की सेंक्शन लेना जरूरी है। मैं कहता हूँ, माननीय अध्यक्ष, एक तरफ से आप उनके हाथ बांध देना चाहते हैं। इस प्रकार से वह ऑटोनोमस बोडी नहीं है। बिल के स्टेटमेंट ऑफ ऑब्जेक्ट्स एन्ड रीजन्स में इस प्रकार की घोषणा करते हैं, उस घोषणा को निकाल

Page No.45

(श्री दयाकृष्ण विजय)

दिया जाय और साफ कर दिया जाय कि यह संस्था हमारे हाथ की कठपुतली है। इस बात को नहीं कहना चाहते हैं और यह कहते हैं कि ओटोनोमस बोडी है, इस प्रकार की बोडी को किसी नियम को बनाने के पहले गवर्नमेंट की स्वीकृति लेनी पड़े, यह कहां तक उचित है ? आप देखिये क्लाज ६४..........

(घंटी)

"The board may, with the previous approval"

श्री अध्यक्ष : यदि सम्बन्धित मन्त्री महोदय प्रस्ताव को स्वीकार कर रहे हैं तो उस पर बहस करने की आवश्यकता नहीं है।

श्री दयाकृष्ण विजय : वैसे माननीय अध्यक्ष, यह बहुत आवयक है इसलिये मैं थोड़े से में अपने विचार व्यक्त कर दूं ताकि मन्त्री महोदय द्वारा विचार किये जाने के समय इन बातों को ध्यान में रखा जायगा। थोड़ा डिस्कशन होनेके बाद विचार किया जाय तो अच्छा रहता है। इसमें लिखा है :

"The Board may with the previous approval ol the State Government, make regulations for the purposes of carrying into effect the provisions of this Act."

तो स्कूलों को नियन्त्रित करने के लिए कुछ भी नियम बनाये जायेंगे उससे पहले सरकार को मन्जूरी लेना आवश्यक है।

Secondly "In particular and without prejudice to the generality of the foregoing power, the Board, may, with the previous approval of the state Government make regulations providing for all or any of the following matters."

यह कर दिया गया है।

तो माननीय अध्यक्ष, मन्त्री महोदय इस पर न मालूम क्या विचार प्रकट करेंगे, इसे प्रवर समिति में भेजने के लिए या नहीं भेजने के लिए, पर मैं यह निवेदन करूंगा कि यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण प्रश्न है, बड़ा आवश्यक बिल है, इसमें कई खामियां हैं उन्हें दूर करने के लिये प्रवर समिति में भेजा जाना चाहिये। जैसे कि विचार रखे गये है विश्व विद्यालय से निकाल कर हायर सेकन्डरी स्कूल्स और कॉलेजेज़ को बोर्ड के नीचे रखा जाय, इसको हरेक पसन्द करेगा, पर जिस कानून, जिस बिल को पसंद करेंगे स्कूलों, कॉलेजेजको नियन्त्रित करने के लिये बनाया जा रहा है वह सर्वथा अपूर्ण और अस्पष्ट है इसलिए इसे प्रवर समिति के सुपुर्द किया जाना चाहिये।

शिक्षा का कितना महत्व है, यह किसी से छिपा नहीं है। आज राष्ट्र के जीवन में शिक्षा की जितनी आवश्यकता है इसे सब माननीय सदस्य जानते हैं, ऐसी शिक्षा के अन्दर जितनी अव्यवस्थायें चल रही हैं उनको ठीक करने के लिये, स्कूलों को नियन्त्रित करने के लिये यह बिल आ रहा है। इस पर सब माननीय सदस्य ठंडे दिमाग से विचार करें।

हो सकता है, कहा जाय कि मैं विरोध करने के लिये विरोध कर रहा हूँ पर वे इस निर्णय पर पहुंचे होंगे कि इस बिल में इतनी खामियां हैं जिनका, इस प्रकार की महत्वपूर्ण शिक्षा संस्थाओं को नियन्त्रित और सुव्यवस्थित बनाने के कानून में होना अनुचित है।

(श्री दयाकृष्ण विजय)

मैं सदन के सब माननीय सदस्यों से निवेदन करूंगा कि वे अपनी पार्टी से ऊंचे स्तर पर उठ कर इस पर विचार करें। शिक्षा को ऊंचे स्तर पर लाने के लिए यह बिल लाया गया है इसमें जो खामियां हैं उनको दूर करने के लिए हमने प्रवर समिति में भेजने के लिये मैंने जो प्रस्ताव पेश किया है उसका सभी माननीय सदस्य समर्थन करेंगे। इस बिल को प्रवर समिति के सुपुर्द किया जाय, इन्हीं शब्दों के साथ में अपना स्थान ग्रहण करता हूं।

श्री रामकिशोर व्यास (गृह मन्त्री) : अध्यक्ष महोदय, यह बिल जो सदन के समक्ष रखा गया है, बड़ा महत्व पूर्ण बिल है और गवर्नमेंट की मंशा है कि जल्दी से जल्दी पास किया जाकर इसको लागू किया जाय और इसी वजह से यह बिल सदन में सदन के विचारार्थ रखा गया था। जो एतराज माननीय सदस्य ने किया है उसके बारे में, अब मैं समझता हूँ कि उनमें कोई ज्यादा वजन नहीं है, मगर फिर भी अगर अधिक सदस्यों की यह राय है कि इसमें यहां विचार न करके सिलेक्ट कमेटी में विचार किया जाय तो इसमें मुझे कोई एतराज नहीं है और मैं इससे सहमत हूँ।

श्री अध्यक्ष : प्रश्न यह है कि इस विधेयक को प्रवर समिति के सुपुर्द किया जाय।

(स्वीकृत)

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ। प्रवर समिति के सदस्यों की घोषणा कर दी जायगी। माननीय सदस्य आज ही लिस्ट दे दें।

१२. ५२ म० प०

राजस्थान मोटर विहिकल्स टैक्सेशन (संशोधन) विधेयक, १९५७

(खण्डश: विचार-विमर्श)

श्री नाथूराम मिर्धा (कृषि मन्त्री) : अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि राजस्थान मोटर विहिकल्स टैक्सेशन (अमेंडमेंट) बिल, १९५७ को विचारार्थ लिया जाय।

श्री अध्यक्ष : श्री दयाकृष्ण विजय !

श्री दयाकृष्ण विजय (छबड़ा) : माननीय अध्यक्ष, हमारे सामने राजस्थान मोटर विहिकल्स टैक्सेशन (अमेंडमेंट) बिल, १९५७ को विचारार्थ लिये जाने का प्रस्ताव आया है। मैं यह प्रस्ताव करता हूं कि राजस्थान मोटर विहिकल्स टैक्सेशन अमेंडमेंट बिल को प्रवर समिति के सुपुर्द किया जाय।

अभी यह कहा जायगा कि इस बिल को भी मैंने प्रवर समिति के सुपुर्द करने का प्रस्ताव रखा है, पर माननीय अध्यक्ष, जब मैं राजस्थान के यातायात के साधनों पर, मोटरों और ट्रकस पर जो कर वृद्धि की गई है उस पर विचार करता हूं और राजस्थान की जनता की दयनीय दशा देखता हूँ तो विचार आता है कि यह जो करों में वृद्धि की जा रही है वह सर्वथा अव्यवहार्य है और एक अदूरदर्शितापूर्ण विचार है। जैसा कि हम देखते हैं राजस्थान में रेलों का कोई जाल नहीं बिछा हुआ है, किसी तरह के यातायात के साधन नहीं, वैसे ही माल ढोने को हमारे यहां और साधन नहीं हैं; ट्रकों से माल ढोया जाता है। तो हम देखते हैं कि ऐसी सूरत में राजस्थान की जनता एक स्थान

(श्री दयाकृष्ण विजय)

से दूसरे स्थान पर जाना चाहती है तो उसके लिये मोटरों की व्यवस्था बहुत आवश्यक है। तो एक तरफ तो यातायात के साधन नहीं हैं और दूसरी तरफ राजस्थान में जो जनता बसती है उसकी मासिक आय और वार्षिक आय पर विचार करते हैं तो ख्याल आता है कि उसकी जेब खाली है, ऐसी हालत में उस पर करों का भार डालें, यह कहां तक न्यायसंगत है?

जहां तक इस बिल का सम्बन्ध है, इसमें ऐसी गाड़ियों पर भी जो ट्रान्सपोर्ट के काम में नहीं आतीं; जैसे मोटर साइकिल्स वगैरह हैं, उन पर भी १८ से २१ रुपया, १२ रु० से १५ रु० और ८८ रु० से १०० रु० किया गया है और जो ट्रान्सपोर्ट काम में लाई जायं उन पर २५ रु० पर सीट पर एनम (Rs. 25 per seat per annum) है। इसमें ए. और बी. क्लॉज़ बढ़ाये गये है जब कि पहले में एक ही क्लॉज था। इसी प्रकार क्लाज़ ४ ट्रेफिक वगैरह के लिये है, माल ढोने के लिये है, उन पर कर वृद्धि की गई है। इन तीनों चीजों पर चाहे प्राइवेट काम में आती हों, माल ढोने के काम में आते हों, या जनता को लाने ले जाने के काम में आते हैं, इन तीनों पर कर वृद्धि की गई है। पर हम विचार करेंगे कि हम पर कर वृद्धि तो करते हैं पर क्या सरकार ने इस प्रकार का नियन्त्रण कर रखा है कि माल ढोने वाले ट्रक्स हैं, कितना माल ले जासकते हैं, कितना माल ले जाते हैं, हर एक माल ढोने पर रखा गया है १०० रुपया।

'In part I of Schedule VI to the principal Act, for the figures "1000" (occurring for the first time)......

क्या हमने इन ट्रक्स के माल को नापने के लिये लोड वेट्स Scale बना रखे हैं ताकि ट्रक को उस पर लेकर लोड को नाप सकें? इन सब चीजों का अभाव भ्रष्टाचार को बढ़ावा देने वाला है। ट्रक मनमानी रफ्तार से चलते हैं, शहरों में चलते हैं, जहां दुर्घटनाएं होती हैं। एक तरफ तो हम टैक्स करने को, टैक्स बढ़ाने को तैयार हैं पर दूसरी ओर समुचित व्यवस्था नहीं करते। ट्रक्स, डीज़ल ट्रक्स शहर की सड़कों पर, जनता से भरी सड़कें हैं उन पर दौड़ती हैं। अभी अभी जयपुर में एक दुर्घटना हुई थी; एक ट्रक के द्वारा एक बालिका की मृत्यु हो गई। भीलवाड़ा से आज एक संवाद आया है कि वहां एक बालक की ट्रक से मृत्यु हो गई। एक तरफ टैक्स बढ़ाते हैं और दूसरी तरफ नियन्त्रण करने का हमारी सरकार का कोई विचार नहीं है कि कितना माल उनमें भरा हुआ है; उनकी टाइम लिमिट पर, वजन पर कोई नियन्त्रण नहीं है। हर एक मोटर टैक्सी बन जाती है, जिसने चाहा बैठा कर ले गया। उनके लिए अच्छे मोडल्स खरीदने पड़ेंगे और हमको इस बात पर विचार करना पड़ेगा कि उनके लिये एक पर्टीक्यूलर कलर हो। हम देखेंगे कि पर्टीकुलर रंग की मोटर टैक्सी है। मौजूदा समय में जो टैक्सीज़ हैं उनके अन्दर मीटर नहीं जो यह बता सके कि कितना माइल मोटर चली है। जब तक टैक्सी में मीटर नहीं लगते तब तक माइलेज का पता नहीं चलता। इसके अलावा टैक्स का भार मोटर वाले पर नहीं पड़ता, यह टैक्स का भार तो उसी पर पड़ता है जो उसके अन्दर बैठेगा। जब तक आप टैक्सी मोटर वाले को इसके लिये पाबन्द नहीं करेंगे कि वह मोटर लगाए तब तक वह टैक्सी कितने मील चला है

(श्री दयाकृष्ण विजय)

और उसका कितना किराया होगा मालूम नहीं होता। जब तक आप उसको इसके लिए पाबन्द नहीं करेंगे तब तक पब्लिक लुटती रहेगी। आप यह कहते हैं कि जनता को सुविधा होगी, मगर मैं यह कहूंगा कि इस प्रकार से जनता को असुविधा होगी। जब हम चाहते हैं कि टैक्सी पर कर लगायें तो इस बात का भी प्रावधान रखें कि उसके अन्दर मीटर हो, बड़े बड़े मोटर ट्रक्स मनमाने ढंग से चलते हैं उनके लिए कोई व्यवस्था नहीं। बड़ी बड़ी लौरीज़ इस प्रकार तेज चलती हैं कि उनको देखने वाला कोई नहीं। लोरियों के और बड़े बड़े हेवी ट्रकों के ब्रेक्स ठीक नहीं होते और उनको चेक करने वाला कोई नहीं। यह देखना चाहिये कि जो बड़े बड़े ट्रक्स और लोरीज़ चलती हैं उनके ब्रेक ठीक हों। मैं इस सम्बन्ध में यह सुझाव देना चाहता हूँ कि टैक्स लगाने से पहले इस प्रकार का प्रबन्ध किया जाय कि हर महीने ट्रक के और बड़ी बड़ी लौरीज के ब्रेक देख लिये जावें कि वे ठीक हैं या नहीं ताकि किसी प्रकार से एक्सीडेन्ट न हो। इन बातों को देखते हुये टैक्सों की वृद्धि की जावे। राजस्थान की विधान सभा में रुपये लेने के लिये कोई न कोई बिल पेश होते हैं और जिस समय उनका विरोध किया जाता है तो कहा जाता है कि राष्ट्र के निर्माण की एक भावना हमारे सामने है। मगर मैं यह कहूँगा कि हमें सबसे पहले इस बात पर विचार करना होगा कि जो हमारी जनता है, उसकी जेब की ताकत कितनी है। इसके लिये हमें पहले स्टेटिस्टिक्स (आंकड़े) लेने चाहिये कि जनता में टैक्स देने की ताकत है या नहीं? हम जनता पर मनोरंजन कर और दूसरे कितने ही करों के नाम पर न मालूम कितने ही रुपये ले रहे हैं। उसका भार जनता पर पड़ता है····

श्री नाथूराम मिर्धा (कृषि मंत्री) : माननीय अध्यक्ष, मैं निवेदन करूंगा कि माननीय सदस्य इस बात को बतायें कि पब्लिक पर इस टैक्स का भार किस प्रकार पड़ेगा ! अगर समझायें तो ठीक होगा।

श्री अध्यक्ष : प्रस्ताव पर बहस हो, उस समय ठीक रहेगा।

श्री नाथूराम मिर्धा : इसका पब्लिक पर कोई असर नही पड़ेगा।

श्री दयाकृष्ण विजय : मोटर वालों से आज ज्यादा टैक्स लेंगे तो वे जनता से ही लेंगे। कुछ तो बर्डन शिफ्ट कर ही सकते हैं।

श्री नाथूराम मिर्धा : इसका कोई इन्डाइरेक्ट असर नहीं पड़ता है।

श्री दयाकृष्ण विजय : मैं समझता हूं कि यह इन्डाइरेक्ट टैक्स है। यह मोटर मालिक पर और जनता पर टैक्स है। इस बिल पर विचार करने से पहले इस बात पर विचार करना है कि जितना कर लगाया जा रहा है उसका भार जनता सहन कर सकती है या नहीं और जब तक इस सम्बन्ध में आंकड़े तैयार नहीं हो जाते हैं तब तक इस प्रकार का टैक्स बढ़ाना सर्वथा अन्याय संगत है।

इसलिये मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इसको प्रवर समिति के सुपुर्द कर दिया जावे जो इस पर विचार करे और स्टेटिस्टिक्स पर पर विचार करे कि जो टैक्सों में वृद्धि की जा रही है वह जनता के लिये उचित हो सकेगी

(श्री दयाकृष्ण विजय)

या नहीं ? अतः मैं सदन से निवेदन करनां चाहता हूं कि सदन इस पर विचार करे और यह बिल प्रवर समिति के सुपुर्द कर दिया जावे।

श्री भैरोंसिंह : माननीय अध्यक्ष,........

श्री नाथूराम मिर्धा (कृषि मन्त्री) : माननीय अध्यक्ष, यदि आपकी अनुमति हो तो मैं इस पर कुछ प्रकाश डाल दूं, ताकि पब्लिक को इसमें काफी जोरों से घसीटा जावेगा, उसके सम्बन्ध में स्थिति स्पष्ट हो जावेगी।

अध्यक्ष महोदय, मैंने जो इस बिल के द्वारा सदन के सामने कुछ टैक्सों का प्रापोजल पेश किया है वह ६ आइटमों का है। इसके साथ साथ पृष्ठभूमि दी है, उसमें साफ साफ बता दिया है। अगर आप उसको स्टडी करेंगे तो आपको मालूम होगा कि यह टैक्स मोटरों का धन्धा करने वालों पर ही होगा। हमने अलग अलग रूटों पर अलग अलग रेट्स प्रेस्काइब की हैं और मोटर मालिकों को रेट में किसी प्रकार की वृद्धि करने की इजाजत नहीं दी है और न आगे देने का हमारा विचार है। इसलिए इस टैक्स का भार पब्लिक पर नहीं होगा।

प्राइवेट कारों पर हमने साल भर में तीन रुपये बढ़ाये हैं और उन लोगों की, मैं समझता हूँ कि टैक्स देने की हैसियत है और वे इस टैक्स को बर्दाश्त कर सकते हैं। इसके अलावा मोटर टैक्स जो हमने बढ़ायें हैं उनको और दूसरे प्रान्तों के टैक्सों को देखें तो आपको मालूम होगा कि कुछ ज्यादा नहीं हैं। हमारे देश में टैक्स इन्क्वायारी कमीशन और मोटर टैक्स इन्क्वायरी कमीशन की रिपोर्ट है। यदि आप उनके आंकड़ों को देखें तो आपको मालूम होगा कि हम दूसरे प्रांतों से मामले में बहुत कम हैं और अभी जो हमने टैक्स बढ़ाये हैं वे दूसरी स्टेटों के टैक्सों से कम हैं। हमने हमारे विकास कार्यों को ध्यान में रखते हुए, यहां पर रीज़नेबल रेट्स रखी हैं और अगर आप दूसरी जगह से मिलान करेंगे तो आपको मालूम हो जावेगा कि दूसरी जगहों से कम रखी हैं।

अब हमने प्राइवेट केरियर और पब्लिक केरियर पर बराबर टैक्स लगा दिये हैं। हमारे पास पब्लिक केरियर के मालिकों की यह शिकायत आती रहती है कि प्राइवेट ट्रकों का परिमिट ले लिया जाता है और वे लोग इससे बहुत ज्यादा पैसा कमाते हैं। इसलिये हमने यह तय किया कि प्राइवेट ट्रकों और पब्लिक कैरियरों पर बराबर टैक्स कर दिया जाये। मैं समझता हूँ कि इस प्रकार करके हमने कोई गैर वाजिब काम नहीं किया है। इससे मैं समझता हूं कि प्राइवेट कैरियर वालों की जो हमारे पास शिकायत आती है वह मिट जायेगी और विकास कार्य के लिए जो पैसों की जरूरत है वह भी पूरी हो जायेगी, इसलिये यह प्रोपोजल रखा है। इसकी आय साल में १० लाख रुपया मिलेगी और इसका इन्सीडेन्स उन्हीं पर पड़ेगा जिनकी केपेसिटी है और जिनको प्रोफिट का मार्जिन है। इससे अवश्य विकास के कार्यों में, जनता की भलाई के लिए खर्च किया जा सकेगा। मैं निवेदन करूंगा कि जिस जगह टैक्स लगाने चाहिये वहां पर तो आप टैक्स लगाने दें। जिस जगह हमको टैक्स लगाने चाहिये अगर नहीं लगावेंगे तो हमारे देश का विकास कार्य आगे नहीं बढ़ेगा। पब्लिक

(श्री नाथूराम मिर्धा)

केरियर वालों की शिकायत भी नहीं रहेगी और प्राइवेट केरियर वाले उनको मिसयूज नहीं कर पावेंगे। हमने, जो गरीब बस वाले हैं उनका ध्यान रखा है, जो आम तौर से कच्चे रास्ते में चलती हैं और २५ सीटों से नीचे वाली गाड़ियें हैं उनका ध्यान रखा है क्योंकि उनको कच्चे रास्ते में जाने में ज्यादा खर्च होता है। हमने जो टैक्स रखा है वह २५ सीटों से ऊपर की स्टेट केरेजेज़ हैं उन पर रखा है और जो उन रूटों पर चलती हैं जो बहुत अच्छी हैं और जिन पर वीअर एन्ड टीअर बहुत कम होता है। उनको अच्छी रेट मिलती है। इसके अलावा अभी हमने ५[illegible] करोड़ रु. सड़कों की मरम्मत कराई है और सड़कों को डम्बर करने के सिल सिले में खर्च किया है, उन सड़कों पर चलने वाली बसों के लिये ५ रुपये भी खर्च करें तो अनुचित नहीं होगा। यह एक प्रकार से बेटरमेंट लेवी है। कच्ची जमीन में उनको बहुत खर्च उठाना पड़ता है उनका वीअर और टीअर और डेप्रिसिएशन बहुत ज्यादा होता है। उनके अतिरिक्त अगर हम एक सीट पर ५) साल के मांगते हैं तो माननीय अध्यक्ष, मैं समझता हूं कोई अनुचित नहीं कहा जा सकता है। आज आपको यह शक होता है कि ५) से आगे बढ़ा देंगे और यह कर जनता पर पड़ेगा, मगर हमारे यहां हर एक मील पर रेट कायम है जो पेसेन्जर से चार्ज किया जा सकता है, उसके अतिरिक्त चार्ज नहीं किया जा सकता। तो ऐसी सूरत में यह पांच रुपया जो बढ़ा हुआ टैक्स है यह जनता पर शिफ्ट हो जायगा, ऐसा मैं नहीं मानता हूँ। तो जो मैंने कहा वह स्टेज कैरेजेज़ के मामले में तो बिलकुल जस्टी-फाइड है।

प्राइवेट कॉर्स के मामले में १५ रुपये के बजाय १८ रुपये किये है। मैं समझता हूँ कि जो कार रखता है वह दे सकता है और उनकी दे सकने की हैसियत है और उनको देश के हित में यह कर देना चाहिए। मोटर साइकिल के १५ रुपये हैं और ३ रुपये जो पीछे ठेला लेकर चलते हैं उनको देना पड़ता है, उसको बढ़ा कर के २१ रुपये किये हैं। मोटर साइकिल रखने वाले लोग भी इस हैसियत के लोग हैं कि जो यह टैक्स दे सकते हैं। मैं यह महसूस करता हूँ कि यह जस्टी-फाइड है और इस सदन के माननीय सदस्य भी अगर गम्भीरता और संजीदगी से विचार करेंगे तो पायेंगे कि इसमें कोई ऐसी एनोमोली नहीं है जो कि करों से दबाने वाली बात हो। तो यह जो प्रोवाजन स्टेज कैरेजेज़ का बता दिया, प्राइवेट कार्स का बता दिया, मोटर साईकिल्स का बता दिया और उसके बाद में यह जो टैक्सीस हैं उनके ऊपर भी कुछ रुपया बढ़ाया है वह भी बहुत थोड़ी रकम है। टैक्सों के बारे में यह जिक्र करते हैं कि मोटरवालों की काफी आमदनी है और मेरे ख्याल से अच्छी तरह से इस कर को दे सकते हैं। उनकी जो रेट्स हैं वे भी फी माइल की फिक्स्ड हैं। पक्की सड़क पर ८ आना और कच्ची सड़क पर १२ आना होगी। ऐसी सूरत में कैब्स के मामले में जो बढ़ोतरी हुई है उसका भार जनता पर नहीं होगा और वे लोग पे करने की कैपेसिटी में भी हैं। हां, यह बात जरूर है कि हम देश के विकास के लिए उनके मार्जिन ऑफ प्रोफिट में से कुछ हिस्सा ले लेना चाहते हैं। इस तरह से पांच-छ आइटम्स जो मैंने बताये हैं, अभी सिर्फ, उन्हीं के मार्जिन ऑफ प्रोफिट के हिस्से में से कुछ रुपया स्टेट के विकास के लिए मांगा है इस लिए मैं यह समझता हूँ कि माननीय सदस्य जब बहस करें तो वह देश में कर की आव-

(श्री नाथूराम मिर्धा)

श्यकता को महसूस करते हुए बहस करें तो हम बहुत थोड़े में ही अच्छे नतीजे पर पहुँच जायेंगे, ऐसा मैं महसूस करता हूं।

श्री भैरोंसिंह (श्री माधोपुर) : अध्यक्ष महोदय, माननीय यातायात मंत्री के भाषण के पश्चात् कोई नई बात सदन के सामने आई हो, ऐसा मुझे कतई प्रतीत नहीं हुआ है। छाबड़ा से आने वाले माननीय सदस्य ने जो यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया है कि इस बिल को प्रवर समिति के विचारार्थ सुपुर्द किया जाय, मैं समझता हूं कि यह काफी न्याय-संगत और उचित बात है। अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री महोदय के स्पष्टीकरण के पश्चात् केवल एक चीज का आभास हुआ है कि हमारी सरकार को पैसे की आवश्यकता है और उस आवश्यकता की पूर्ति के लिए इस प्रकार के टैक्सेज में वृद्धि करने की आवश्यकता सरकार को महसूस हुई है। अध्यक्ष महोदय, जहाँ तक सरकार की आमदनी को बढ़ाने का प्रश्न है मैं समझता हूँ कि विकास कार्यों के लिए आमदनी बढ़ाई जा सकती है और बढ़ाई जानी चाहिए, लेकिन आमदनी बढ़ाने से पूर्व हमें यह निश्चित रूप से सोचना पड़ेगा कि जिस तरीके से हम आमदनी बढ़ाने की व्यवस्था कर रहे हैं उस ढंग के अलावा कोई दूसरा ढंग भी क्या ऐसा है कि जिसके द्वारा आमदनी बढ़ाई जा सकती है। खेद है कि हमारी सरकार जब भी आमदनी बढ़ाने का निर्णय लेती है तो हमारी सरकार के सामने केवल एक ही तरीका है और उस तरीके के सिवाय मैं तो ऐसा समझता हूँ कि हमारी सरकार विचार करने का कष्ट भी नहीं करती है। माननीय मंत्री जी ने बताया कि हम जिन मोटर गाड़ियों पर इस टैक्स में वृद्धि कर रहे हैं वे मोटर गाड़ियां इस प्रकार की हैं कि जिनके द्वारा मोटर मालिकों को आमदनी होती है और उस आमदनी में यदि एक वर्ष के अन्दर पांच रुपया ले लिया जाय या पांच रुपये से अधिक जिस प्रकार की लिमिट इस कानून में रखा गई है उस लिमिट तक की रकम ले ली जाय तो कोई ज्यादती नहीं होगी। अध्यक्ष महोदय, बात कहने को तो बड़ी आसान है। मैं भी समझता हूँ कि कोई भी बात के कहने में दिक्कत महसूस नहीं होती है लेकिन पैसा जिसकी जेब से निकाला जाता है, जो लोग पे करते हैं उनको पैसा देने में वास्तव में कई कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। केवल यह कह कर मेरे माननीय मित्र जिन्होंने यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया है उन्होंने यह कहा था कि यह एक इन्डाइरेक्ट टैक्स है माननीय मंत्री महोदय ने इसका स्पष्टीकरण किया और आपने स्पष्टीकरण में इस बात का भी उल्लेख किया कि हमने हर माइल के लिए रेट्स निर्धारित कर दी हैं और कोई भी मोटर ऑपरेटर, मोटर को चलाने वाला रेट से अधिक रेट किसी भी पैसेंजर से वसूल नहीं कर सकता है। अध्यक्ष महोदय, मैं इस बात को मानता हूं और मैंने रेट्स की टेबल को भी देखा है। सरकार किस प्रकार से रेट्स में संशोधन करती है, वह तरीका भी मैंने देखा है। रेट्स में परिवर्तन किया है। सरकार को परिवर्तन करने के लिए मजबूर किया गया था, मजबूर जनता की ओर से नहीं, मजबूर सरकार के कर्मचारियों की ओर से नहीं, बल्कि मजबूर किया गया है उन बस ऑपरेटर्स की तरफ से। अध्यक्ष महोदय, मैं भी समझता हूं कि मोटर ट्रान्सपोर्ट का काम इस प्रकार का व्यवसाय है कि जिसके लिए हमारी राजस्थान सरकार ही नहीं बल्कि हमारी भारत सरकार भी काफी चिंतित है और इसके

(श्री भैरोंसिंह)

द्वारा भारत के विकास में जिस प्रकार का सहयोग प्राप्त हो सकता है उस सहयोग को प्राप्त करने के लिए भारतवर्ष का प्रत्येक नागरिक चिंतित है ।

अब सवाल यह आता है कि इस मोटर ट्रांसपोर्ट का सक्रिय रूप से कार्य करने वाले इन मोटर बसेज़ के साथ किसी प्रकार की कोई ज्यादती होती है, उनसे यदि उस रकम को वसूल करने की बात कही जाती है तो क्या हमें यह सोचना पड़ेगा कि इस प्रकार के हैवी टैक्सेज़ से यह ट्रान्सपोर्ट डेवलप होगा या नहीं। टैक्स के रूप में एक हवाला देकर यह कहा कि जो कुछ भी टैक्स बढ़ा रहे हैं वह कम हैं और जो मोटर चलाते हैं उन पर इस टैक्स का भार अधिक नहीं हैं और वे दे सकते हैं । लेकिन माननीय मन्त्री जी ने खुद ने कहा कि इस टैक्स से राजस्थान सरकार की १० लाख रुपये की आमदनी होगी। इतनी बड़ी रकम जो कि १० लाख रुपये की है उसको वसूल करने में राजस्थान सरकार को कोई मुश्किल नहीं है, जिसको देने में मोटर ऑपरेटर्स को कोई दिक्कत नहीं है। ऐसा कहा जाता है कि यह छोटा सा टैक्स है और यह छोटी सी रकम का टैक्स होगा। यह टैक्स दस लाख के करीब होता है तो इससे यह नतीजा निकालना पड़ेगा कि आज के हमारे जितने बसेज़ के संचालक हैं वे सरकार को १० लाख रुपया देने की स्थिति में हैं । तो वे वास्तव में इस स्थित में हैं भी या नहीं, इसका ज्ञान प्राप्त करने के लिए हमें उन बातों की ओर विचार करना पड़ेगा जिसके कारण बस ऑपरेटर्स की स्थिति अच्छी नहीं है । जहां टैक्सेज़ को बढ़ाया है वहां लाएबिलिटीज़ को भी देखना होगा । मोटर यूनियन मजदूर बनाते हैं, उनकी डिमान्ड्स भी बढ़ती है, मोटरों के ड्राइवर्स भी ज्यादा तनख्वाह चाहते हैं, उनके क्लीनर्स भी एक यूनियन के द्वारा ज्यादा तनख्वाह प्राप्त करने की मांग रखते हैं। तो माननीय अध्यक्ष महोदय, एक तरफ तो आप देखें कि सरकार का टैक्स है और एक तरफ जो मोटर कम्पनियों के अन्दर काम करने वाले कर्मचारी हैं, बढ़ती हुई तनख्वाहों का भुगतान और उनकी अन्य आवश्यकताओं की पूर्ति; इन सब के बाद में मोटर गाड़ी का प्रश्न आता है। मोटर की अवस्था, जो कच्चे रोड पर चलती हैं, सरकार द्वारा बनाई गई सड़कों पर चलती हैं, उनकी कन्डीशन्स दो तीन साल में ही खराब तरह की हो जाती है, यह आप सभी जानते हैं। मैं समझता हूं कि यदि राजस्थान के अन्दर सड़क यातायात के प्रश्न में गंभीरता से विचार किया जाय और मोटर्स की कन्डीशन्स को एग्ज़ामिन किया जाय और यह देखा जाय कि राजस्थान की सड़कों पर जो बसेज़ चलती हैं, उनकी टायरों की हालत थोड़े ही दिनों में काफी बुरी हो जाती है। मैं तो ऐसा समझता हूं और खास तौर से माननीय अध्यक्ष महोदय, जो सड़कें कच्ची हैं और जिन सड़कों के ऊपर अभी तक डामर की पुताई नही हुई है उनकी हालत बहुत बुरी है । हमारे राजस्थान की सरकार ने दो प्रकार की रोड्स बना रखी हैं, एक कच्ची और दूसरी पक्की। पक्की सड़कों में केवल डामर की सड़क हो आती हों, ऐसी बात नहीं है; लेकिन पत्थरों की ऐसी भी शामिल हैं जिनमें काफी बड़े बड़े पत्थर निकले हुए हैं, जिनमें गड्ढे पड़े हुए हैं और उनकी मरम्मत नहीं होती है । इतना ही नहीं बल्कि कई स्थानों के अन्दर मोटरों को रेते में से गुजरना पड़ता है।

(श्री भैरोंसिंह)

तो ऐसी सूरत में हमें विचार करना पड़ेगा कि जिन सड़कों के ऊपर हम रोड टैक्स वसूल करते हैं क्या उन रोड्स के द्वारा हम मोटर ऑपरेटर्स की ठीक प्रकार से सेवा करते हैं या नहीं ? सरकार का यह कर्तव्य हो जाता है कि जिस काम के लिए टैक्स ले उस काम की पूर्ति ठीक ढंग से होनी चाहिये। मैं इतना कह सकता हूं कि राजस्थान सरकार द्वारा जिन रोड्स पर टैक्स लिया जाता है उन रोड्स की हालत देखी जाय, उनकी हालत इस प्रकार की नहीं कि उनके लिये टैक्स वसूल किया जाय। माननीय अध्यक्ष, अगर आप जयपुर से सीकर जाने वाली रोड देखें तो आपको पता चलेगा कि रींगस और सीकर के बीच में मोटर के लिए जो रास्ता है वह रास्ता इस प्रकार का नहीं जिसके लिए कि टैक्स लिया जाय। मैंने स्वयं ने देखा है और मैं विश्वास के साथ कह सकता हूं, कि नये से नया टायर लगा कर अगर किसी गाड़ी को सीकर और रींगस के बीच चलाया जाय तो दस दफा यदि वह मोटर चक्कर लगावे तो उस मोटर के टायर ऐसे हो जायेंगे कि फिर वे काम नहीं दे सकते। इसलिये वहां पर चलने वाली बसों ने एक कच्चा रास्ता निकाल लिया है जिस पर चलने से पेट्रोल तो ज्यादा खर्च होता है किन्तु वे टायरों की घिसाई की अपेक्षा पेट्रोल का खर्चा ज्यादा बर्दाश्त कर सकते हैं। कच्चे रास्ते पर चलने से मशीनरी और पेट्रोल का खर्चा अधिक होता है, फिर भी वे टायरों की घिसाई की अपेक्षा इनको तरजीह देते हैं। हमारी सरकार कहती है कि रोड्स के कारण हमें इस प्रकार के टैक्स लगाने पड़ते हैं। यदि हम इस प्रकार से टैक्सों में वृद्धि करते हैं तो मोटर ऑपरेटर्स को किसी भी प्रकार से दिक्कत नहीं होगी।

१. ३१. म० प०

अध्यक्ष महोदय, हमारी सरकार को मैं ऐसा समझ पाया हूँ, जिस दिन से हमारे वित्त मंत्रीजी ने अभिभाषण दिया टैक्सेज़ के बारे में, सदन के समक्ष सुझाव प्रस्तुत किये उसी दिन से हम इस बात की अपेक्षा कर रहे थे कि हमारी सरकार किसी भी टैक्स के रखने के के लिये उसका बेक ग्राउन्ड सदन के सामने रखेगी। लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ता है जितने भी टैक्स लेवी करने के हमने कानून बनाये, जिन पर हमने स्वीकृति दी उन सब के बारे में हमने इस बात को महसूस किया और आज भी महसूस कर रहे हैं और सारा सदन महसूस कर रहा है कि टैक्स लगाने का आधार क्या है ? इस बारे में किसी ने भी कुछ नहीं कहा। सरकार की ओर से यह पांच रुपये क्यों बढ़ाये गये ? १० लाख की आमदनी क्यों बढ़ाई गई, इसके पीछे क्या आर्ग्यूमेन्ट है, क्या सिद्धान्त है जिसके कारण टेक्सेशन बढ़ाना पड़ा। राजस्थान के बजट में ३ करोड़ रुपये का घाटा हुआ यह कोई बेकग्राउन्ड नहीं टैक्स बढ़ाने का सरकार कह सकती है कि हम तीन करोड़ रुपये का घाटा मोटर विहिकल्स पर टैक्स बढ़ा कर पूरा करना चाहते हैं, यह कोई बैक ग्राउन्ड नहीं हमें किसी भी टैक्स के लेवी करने के पीछे बैक ग्राउन्ड अवश्य रखना चाहिये। जहां इस मोटर विहिकल्स पर टैक्स लगाकर हम दस लाख की आमदनी करना चाहते हैं तो उसमें केवल पांच रुपये की ही वृद्धि क्यों की जाय, दस रुपये का टैक्स क्यों न बढ़ाया जाय। इस सम्बन्ध में स्टेटमेन्ट आना चाहिये था। मोटर विभाग द्वारा केवल दस लाख रुपये की आमदनी इससे क्यों ले रहे हैं ? यह प्रश्न हमारे सामने आता है जब हम किसी चीज पर टैक्स बढ़ाने की योजना करते हैं, उसके पहले कम से कम इस

(श्री भैरोंसिंह)

विषय पर विचार किया जाय कि जिस मद के अन्दर टैक्स बढ़ा रहे हैं वह दूसरे मद में क्यों नहीं बढ़ाया जाता, दूसरे डिपार्टमेन्ट्स भी हैं जहां इनकम के सोर्सेज़ हैं, उन पर इस प्रकार के टैक्स क्यों न लगाये जांय, इस सम्बन्ध में एक कम्पेरेटिव स्टेटमेन्ट तैयार नहीं किया जाता, इन बातों का पर्यवेक्षण नहीं किया जाता। बाकी के डिपार्टमेंट्स में भी इनकम के जरिये हो सकते हैं या नहीं, इन सब बातों का एक स्टेटमेन्ट आना चाहिये। इन सब चीजों की एनेलिसीस होने की आवश्यकता है, यहां पर बेटरमेंट लेवी वसूल की जाती है, फिर भी कोई स्टेटमेंट नहीं, कम्पेरेटिव एनेलिसिस नहीं। एक विभाग के अधिकारी ने लिख दिया कि हमारे यहां टैक्स बढ़ाया जा सकता है और हमारी सरकार ने उसकी मन्जूरी दे दी। लेकिन जिन पर टैक्स का प्रभाव होगा, जिन पर टैक्सेशन का असर होगा क्या उनकी हालत पर भी किसी ने सोचा है? मेरा पहले निवेदन यह है कि किसी भी चीज पर टैक्स बढ़ायें, उसके पीछे एनेलिसिस की मनोवृत्ति होनी चाहिये। इसलिये मैं उचित नहीं समझता कि इस प्रकार के अभाव के अन्दर इस प्रकार के टैक्सेशन के जो प्रस्ताव आ रहे हैं उनको हम पास करें।

दूसरा प्रश्न आता है, क्या यह जो टैक्स बढ़ाया जा रहा है, क्या वह मोटर मालिकों पर ही लगेगा और हम जिस चीज की पूर्ति की आशा करते है क्या उससे उसकी पूर्ति हो जायगी? मैं ऐसा मानता हूं कि हमें इस ट्रेड को पनपाना है। एक गांव से दूसरे गाव तक यातायात का जरिया हो, राजस्थान के गांवों का शहरों से सम्बन्ध स्थापित हो, इसके लिये यह आवश्यक है कि हमारे यहां यातायात के साधन सुलभ हों। हमें कुटीर उद्योगों को पनपाना है, लाखों बेकार बैठे हुए लोगों को धंधा मिले, इस प्रकार का कार्य करना है, तो हमें यह देखना होगा कि जहां कुटीर उद्योग को पनपाते हैं वहां हमें इसके लिये मार्केट भी तैयार करना होगा। इस सम्बन्ध में हमें निश्चित रूप से विचार करना होगा। राजस्थान के प्रत्येक गांव का सम्बन्ध यातायात के साधनों से स्थापित हो, तभी ये कार्य हो सकते हैं। लेकिन हमारी सरकार ने एक तरफ एक प्रणाली बना रखी है वह है परमिट सिस्टम। अगर कोई व्यक्ति किसी भी रूट का टैक्स देना चाहे, उसके पास अच्छी मोटर है और वह उस रूट पर चलाना चाहता है तो उसे दिक्कत क्या होती है? उसे आर० टी० ए० और एस० टी० ए० के पास जाना पड़ता है, वहां से जब सिलेक्शन हो तभी उसे परमिट इश्यू होता है। अगर सरकार यह चाहती है कि हमारे यहां यातायात के साधन बढ़ें, जनता को ज्यादा से ज्यादा यातायात की सुविधा प्राप्त हो, तो जितना जल्दी हो इस बात की घोषणा करे कि परमिट सिस्टम की यहां कोई आवश्यकता नहीं। इस ट्रेड के ऊपर इस प्रकार का जो कन्ट्रोल है उससे ब्लेक मार्केट होता है। यह एक प्रकार से गाड़ी चलाने का हक है उसको मोनोपोलाइज़ करने का तरीका है जिसके कारण नये ठेकेदार हो रहे हैं और उनकी संख्या दिन प्रति दिन, बढ़ती जा रही है.......

श्री सोहनलाल भटनागर : माननीय अध्यक्ष, इस बिल का सम्बन्ध मोटरों को परमिट देने से है क्या, जैसा कि माननीय सदस्य कह रहे हैं?

श्री अध्यक्ष : आप इसी बिल पर बोलें, टैक्सेशन के बारे में।

श्री भैरोंसिंह : (जारी रखते हुए) माननीय अध्यक्ष, मैं टैक्सेशन पर ही बोल रहा हूं। दस लाख रुपये की जो आमदनी हम इस ढंग से करने जा रहे हैं वह दूसरे ढंग से भी आ सकती है, वह उपाय मैं बता रहा हूं।

मैं यह निवेदन कर रहा था कि यह जो पर्मिट सिस्टम है, मैं समझता हूं, इस पर्मिट सिस्टम के पीछे एक प्रवृत्ति है और वह प्रवृत्ति है कुछ लोगों को खुश करने की। जो आदमी बसेज़ के ट्रेड के अन्दर आगे बढ़े हुए हैं वे ही व्यक्ति चाहते हैं कि हम सब जगहों का पर्मिट ले लें, हर रोड्स पर गाडियाँ चलावें। मेरा राजस्थान सरकार से निवेदन है कि वह पर्मिट सिस्टम को एक दम बन्द कर दे। यह दृष्टिकोण रखने की आवश्यकता नहीं कि कौन व्यक्ति पर्मिट होल्डर है और कौन नहीं। जो कोई भी गाड़ी चलाना चाहे चला सकता है। गाड़ी चलाने में यह होना चाहिये कि जो मोटर विहिकल्स के रूल्स हैं उन रूल्स की पाबन्दी करनी होगी। जो इस प्रकार की पाबन्दी करने को तैयार हों उन्हें गाड़ी चलाने की आज्ञा दे देनी चाहिये। उनकी मोटर का रजिस्ट्रेशन कर लिया जाय और उससे काम करने का एग्रीमेन्ट ले लिया जाय, उसके बाद उस व्यक्ति को बस चलाने की इजाजत दे दी जाय। उसके लिये परमिट लेने की जरूरत नहीं। केवल एग्रीमेन्ट लिखने पर ही उसको मोटर चलाने की इजाजत दे दी जाय।

आज हम देखते क्या हैं कि कोई मोटर किसी रूट पर चलाना चाहता है तो उसके लिये पहले सरकार को दरख्वास्त देनी पड़ती है। वह इस प्रकार की दरख्वास्त लिख कर देता है कि मैं अमुक स्थान से लेकर अमुक स्थान तक मोटर चलाना चाहता हूं, अतः इस रूट को गजट में डिक्लेअर किया जाय।

श्री नाथूराम मिर्धा : सरकार को कोई दरख्वास्त नहीं देनी पड़ती। आप पहले कानून को समझ लीजिये। जो इस प्रकार की दरख्वास्त देनी पड़ती है वह सरकार को नहीं।

श्री भैरोंसिंह : अध्यक्ष महोदय, मैं समझता हूँ शायद माननीय मंत्री महोदय को इस बात की जानकारी नहीं है, अगर जानकारी है भी तो वे शायद शब्दों को तोड़ मरोड़ कर सदन में प्रस्तुत कर रहे हैं। मैं यह मान कर चलता हूं और मैं राजस्थान गजट बराबर देखा भी करता हूं और जो रूट्स डिक्लेअर होते हैं उनको भी देखता हूँ। आप यह कहेंगे कि यह तो आर० टी० ए० और एस० टी० ए० का काम है, जो नोन ऑफिशियल बोडी है लेकिन इस नोन ऑफिशियल बोडी की निर्माता तो आखिर सरकार ही है। आपकी दृष्टि से शायद वह नोन ऑफिशियल बोडी होगी लेकिन जो काम वह करती है वह नोन ऑफिशियल बोडी की तरह नहीं होता है। अगर कोई नया रूट शामिल करना होता है तो आर० टी० ए० के समक्ष और एस० टी० ए० के समक्ष और आर० टी० ओ० के समक्ष दरख्वास्त देनी पड़ती है। तो मैं निश्चित रूप से कहूंगा कि किसी रूट को इनीशियेटिव द्वारा, किसी रूट पर किसी एजेन्ट को डिक्लेअर करने के लिये एप्लीकेशन्स इन्वाइट कर सकते हैं।

प्रश्न यह आता है कि सारे राजस्थान के रूट्स का और कौन सा गांव किस गांव

(श्री भैरोंसिंह)

से सम्बन्धित हो सकता है, कौनसा गांव किस शहर से जुड़ना चाहिये, इन सब बातों का नक्शा तो उनके पास होता नहीं। वे एक प्रकार से रूट डिक्लेअर कर देते हैं और उन्हीं रूट्स पर इस प्रकार की बातें होती हैं। लेकिन जो नये रूट्स निकालना चाहते हैं उनके लिये सरकार को लाजिमी तौर से, जहां तक मैंने देखा है, आर. टी. ओ के समक्ष दरख्वास्त उपस्थित करनी पड़ती है आप कहते हैं कि आवश्यक नहीं है, पर सरकार को इसकी जानकारी देना आवश्यक है। पूरी जानकारी देने के बाद वह रूट डिक्लेअर होता है, गजट में छापा होता है है, एप्लीकेशन्स ली जाती हैं, आर. टी. ए. के समक्ष उन लोगों की पेशियां होती हैं और जिनके तकदीर अच्छे होते हैं उनको परमिट दे दिया जाता है। मेरा निवेदन यह है कि इस पद्धति को बन्द कर देना चाहिये, इन बाधाओं को दूर कर देना चाहिये। हर व्यक्ति को इजाजत होनी चाहिये कि वह मोटर खरीद ले, उसका रजिस्ट्रेशन करवा ले और यदि सरकार चाहे तो उसका फिटनैस का सर्टीफिकेट प्राप्त कर लिया जाय और इसके बाद सरकार को यह कह कर कि मैं अमुक गांव से लेकर अमुक गांव तक यह बस चलाना चाहता हूं मुझे इसकी इजाजत दी जाय, उसको इजाजत तुरन्त दे दी जाय, इजाजत रोकने से कोई तात्पर्य नहीं, उसे स्वतः इजाजत मिल जानी चाहिये। इससे दो बातें होंगी।

इससे जिसके द्वारा परमिट मिलता है और उससे जो करप्शन इस वक्त फैला हुआ है वह बन्द होगा, ज्यादा गाड़ियां चलेंगी, जिससे सरकार की आमदनी भी अधिक बढ़ेगी, टैक्सेशन के रूप में सरकार को अधिक रुपया मिलेगा। जहां आप इस तरह से १० लाख रुपयों की वृद्धि करना चाहते हैं वह तो स्वतः हो जायगा, बल्कि जितनी अधिक गाड़ियां चलेंगी उससे सरकार की टैक्सेशन की आमदनी इतनी बढ़ेगी कि मेरा अन्दाज है कि दस लाख नहीं पचास साठ लाख के करीब पहुँच जावेगी। इससे मोटर व्यापार बढ़ेगा, यातायात के साधन बढ़ेंगे, गांवों का सम्बन्ध शहरों आदि से अधिक बढ़ेगा, जिन कुटीर उद्योगों का मार्केट आप पनपाना चाहते हैं, पर यातायात की कठिनाई से पनप नहीं पा रहा है वह पनपेगा, सामान का आदान-प्रदान एक गांव से दूसरे गांव और एक गांव का दूसरे शहर से आपस में बढ़ेगा लोगों को आने-जाने में आज जो कठिनाइयां हो रही हैं वे दूर होंगी। आज कई स्थान ऐसे हैं जहां बसों में स्थान से दूनी दूनी सवारियां भर कर ले जाते हैं, ये बातें रुकेंगी, निश्चित रूप से व्यापार की वृद्धि होगी, लोगों की आर्थिक स्थिति सुधरेगी और इस मोटर ट्रान्सपोर्ट में जो पाबन्दियां जिन कारणों से लगा रहे हैं वे भी दूर हो जावेंगी। मैं समझता हूँ कि इन सब का इलाज सरकार के सामने सिवाय इसके और कोई नहीं है कि ट्रान्सपोर्ट का व्यापार सब के लिये खुला कर दिया जाय।

सन् १९४७ से पहले परमिट सिस्टम नहीं था, केवल टैक्सेशन के द्वारा ही आमदनी होती थी। भूतपूर्व रियासतों में परमिट सिस्टम नहीं था। केवल एस. पी. के सामने जाकर रजिस्ट्रेशन कराना पड़ता था और दरख्वास्त देनी पड़ती थी कि मुझे अमुक स्थान से अमुक स्थान तक बस चलानी है इजाजत दी जावे। उसे इजाजत मिल जाती थी। केवल इतना वे करते थे कि कितनी सवा-

(श्री भैरोंसिंह)

रियां उसमें बैठ सकती हैं, इसके फिटनैस का सर्टिफिकेट वे देते थे और इसके बाद इजाजत हो जाती थी। इससे आज यह जरूर होगा कि जहां आज एक–दो गाड़ी चलती हैं वहां २० व्यक्ति गाड़ियां चलाना शुरू कर देंगे और इससे पहले वालों के व्यापार की आर्थिक स्थिति जो बनने वाली थी वह समाप्त हो जावेगी। पर मैं कहता हूं कि इस दृष्टि से आज भी बहुत सी जगह बुरा हाल है। आज भी मोटर यूनियनें बनी हुई हैं जिनका अपना हिसाब है। एक रास्ते पर एक मोटर का नम्बर एक महीने में आता है। मैंने तो यहां तक देखा है कि जयपुर से रेनवाल को जाने वाली मोटरों में एक मोटर का ४७ वें दिन नम्बर आता है। पर उसको भी महीने भर का टैक्स देना पड़ता है। प्रश्न आता है कि जब ४७ वें दिन नम्बर आता है तो उसे महीने भर का टैक्स क्यों देना पड़े? पर खुले परमिट देने से यह कठिनाई ज्यादा नहीं होगी। इसके मुकाबले में फायदे तो और भी कहीं अत्यधिक होंगे। आज जो मोनोपोली बिज़नेस कुछ लोगों का यह बन गया है वह टूटेगा। परमिट सिस्टम के डर से आज जो व्यक्ति निष्क्रिय बैठा है वह भी इससे अपना गुजारा कर लेगा और आज जो ब्लैक मार्केटिंग चल रहा है उससे बच कर, पैसा जुटाकर अपनी मोटर भी खरीद लेगा और स्वयं भी व्यापार कर सकेगा। आज मोटरों के मालिक यह अच्छी तरह से महसूस करते हैं कि मोटरों के परमिट दिये जाने में डिसेन्ट्रलाइज़ेशन की नीति नहीं है, बल्कि मैं एक क्या गिनाऊं, आपको कई नाम गिना सकता हूँ कि जिनको एक से अधिक कोई दस-दस और १३-१३ तक परमिट एक ही आदमी को दिये हुए हैं। एक व्यक्ति को १३ रास्तों पर भी मोटरें चलाने का परमिट दिया हुआ है। आज इस धन्धे को डिसेन्ट्रलाइज़ेशन करने की जरूरत है। इस तरह की पाबन्दी भी लगानी आवश्यक है कि जिसको एक को मिल गया, उसे दूसरा परमिट देने की आवश्यकता नहीं। पर न मालूम क्यों हमारी यह सरकार एक एक आदमी को १३-१३ ही पर्मिट नहीं देती परन्तु जो पर्मिट लेने के हकदार नहीं हैं उन औरतों और बच्चों के नाम से भी दे रक्खे हैं। उनके नामों का उपयोग भर किया गया है, पर चलाते दूसरे ही व्यक्ति हैं। इससे माननीय मन्त्रीजी परिचित होंगे और वे इस बात से भी परिचित होंगे कि इन पर्मिटों का क्रय-विक्रय किस प्रकार से हो रहा है? आज जिन पर्मिट्स के बारे में एस. टी. ए. और आर. टी. ए. की तरफ से मन्जूरी मिलती है वे पर्मिट मुझे दिये जावें और मुझे जलेबी चौक में भेजा जावे, मैं उनमें से एक पर्मिट पांच हजार रुपयों में बेचकर रुपया तुरन्त मन्त्रीजी के पास जमा करा सकता हूँ। आज एक एक पर्मिट की कीमत जहां पांच पांच हजार की है वहां हमें यही सोचना पड़ेगा कि इसकी कार्य-प्रणाली में कहीं खामी है। जहां भ्रष्टाचार का बोलबाला भी निश्चित होना चाहिये, इसमे यह भी जाहिर होता है।

श्री नाथूराम मिर्धा : यह तो इस बात का सुबूत है कि मोटर चलानेवाले ज्यादा मालदार हैं तो उन पर ज्यादा टैक्स लगाया जाना चाहिये। एक एक परमिट का पांच पांच हजार का ब्लैक होता है तो इससे मालूम पड़ता है, काफी पैसा ये कमाते हैं और यह टैक्स जो बढ़ाया गया है उचित ही है। इस हिसाब से आप तो हमारे प्रस्ताव का समर्थन कर रहे हैं।

श्री भैरोंसिंह : मैं आपके प्रस्ताव का और आपका भी समर्थन कर रहा हूँ, पर आपकी समझ का समर्थन नहीं कर रहा हूँ।

(हंसी)

मैं यह निवेदन कर रहा था कि मैंने जो भी पांच हजार की बात कही, माननीय मन्त्री जी ने उसका एक मौका लिया और उस मौके के द्वारा यह कहने की कोशिश की कि मेरे कहने का आशय शायद यह है कि मोटर मालिकों की स्थिति अच्छी है। माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं कहना चाहता हूँ कि मोटर मालिकों की स्थिति अच्छी है, जिन्होंने इस धन्धे की मोनोपोली कर रक्खी है। एक परमिट दिया जावे उसे साधारण आदमी नहीं खरीदेगा, उसे तो वही खरीदेगा जो सात-सात और आठ-आठ परमिट पर बसें चला रहा है और जिसने इस बिजनैस को मोनोपोलाइज कर रक्खा है और अच्छी आमदनी उसे आती है। वह तो, अगर उस रूट पर अच्छी आमदनी हुई तो दस हजार तक भी दे देगा और यदि माननीय मन्त्री महोदय किसी रूट को खुद चलाना चाहें, खुद के लिये नहीं सरकार के लिये चलाना चाहें तो जयपुर से आगरा की और जयपुर से दिल्ली की जो बातचीत चल रही है परमिट देने की, उस रूट का अगर एक एक परमिट मुझे दिया जाय तो पचास पचास हजार रुपयों में भी बिक सकते हैं, वे लोग एक एक का पचास पचास हजार रुपये भी देने को तैयार हैं। आप यह लेना चाहें तो परमिट दें। तो ये बातें तो इस बात की सुबूत हैं अध्यक्ष महोदय, कि आज राजस्थान के परमिट सिस्टम में कहीं खामी है। उस परमिट सिस्टम के द्वारा अनाप-शनाप पैसा कमाने की तजवीजें होती हैं, इस कारण एक एक रूट पर परमिटों की बिक्री होती है, बाकायदा बोली लगाई जाती है। माननीय मन्त्रीजी खुद इस बात को जानते होंगे। मैं किसी का नाम नहीं लेना चाहता। किन्तु मन्त्री महोदय जानते हैं कि एक एक के पास ६-६ रूटों के परमिट हैं और उनको लोगों को बेच रक्खा है; अपने नाम से बेच रक्खा है, टैक्स स्वयं के नाम से जमा होता है, पर गाड़ी दूसरे की चलती है, जिसे चलाना चाहिये वह नहीं चलाता। एक से दो हजार बंधे हैं, किसी से तीन हजार बंधे हुए हैं और किसी से चार हजार बंधे हुए हैं। इस प्रकार की चीजें होती हैं। वैसी सूरत में मैं निवेदन करूंगा कि आपको अगर ज्यादा आमदनी बढ़ानी है और इस दस लाख की पूर्ति करनी है तो परमिट सिस्टम हटाओ, दूसरे दिन ही आपको मालूम होगा कि बिना टैक्स बढ़ाये ही मोटर ट्रान्सपोर्ट का काम इतना बढ़ जायगा कि राजस्थान में जो रोड टैक्स होता है वह इतना बढ़ेगा कि उसकी सीमा नहीं। उससे १० लाख ही नहीं पचास लाख तक की पूर्ति हो सकती है।

अध्यक्ष महोदय, मैं समझता हूं कि मैंने आज के कुछ दिन पहले टैक्सेशन इन्क्वायरी कमीशन की रिपोर्ट भी पढ़ी थी। उसमें स्पष्ट शब्दों में तो शायद इस बात का उल्लेख नहीं किया गया है पर इस बात का उल्लेख अवश्य किया गया है कि इस ट्रेड को बढ़ाने के सम्बन्ध में जो कठिनाइयाँ आने वाली हैं उनको तुरन्त दूर किया जावे और इस सम्बन्ध में आगे चलकर इस बात का भी उल्लेख किया गया है कि उन कठिनाइयों में परमिट सिस्टम भी एक कठिनाई हो सकती है और मैं समझता हूं, राजस्थान के अन्दर यह परमिट सिस्टम वास्तव में एक कठिनाई है। अध्यक्ष महोदय, आर. टी. ओ., एस टी. ओ. के अन्दर जिन व्यक्तियों को नोमिनेट

(श्री भैरोंसिंह)

किया जाता है, मैं विश्वास के साथ कह सकता हूं कि मैं उस विभाग से परिचित हूं इसलिये नियुक्त नहीं किया जाय, होशियार हूं इसलिये नियुक्त नहीं किया जाय, ईमानदार हूँ इस दृष्टि से नियुक्त नहीं किया जाय, लेकिन नियुक्ति होती है राजनैतिक कारणों के आधार पर और मैं इस.......

श्री नाथूराम मिर्धा : माननीय अध्यक्ष महोदय, यह पर्मिट सिस्टम का क्रिटिसिज़्म टैक्स के विषय से सम्बन्ध नहीं रखता है। फिर भी माननीय सदस्य ने काफी प्रकाश डाला है: इस बहस को सीमित करके यदि इस पोइन्ट को एक्स्प्लेन किया जाय तो ज्यादा ठीक होगा।

श्री भैरोंसिंह : अध्यक्ष महोदय, मैं समझता हूँ आमदनी का प्रश्न है। आपने जो तरीका उठाया है वह गलत तरीका है, मैं जो तरीका बता रहा हूँ वह सही तरीका है और उसके लिए मैं सदन से निवेदन करूंगा.............

श्री नाथूराम मिर्धा : यही तो मैं जानना चाहता हूँ कि मैंने जो तरीका बताया है वह गलत कैसे है; उस पर आप प्रकाश डालें ?

श्री भैरोंसिंह : वह गलत तरीका है। गलत इस तरह से है कि मोटरों के पर्मिट दिये गये हैं वे गलत ढंग से दिये गये हैं; पर्मिट देने का जो तरीका होता है वह आर. टी. ओ. और एस. टी. ओ. के द्वारा होता है। आर. टी. ओ और एस. टी. ओ के अलावा जिन व्यक्तियों की नियुक्तियां होती हैं वे सब राजनैतिक कारणों से नियुक्तियां होती हैं। मैं इसके वादविवाद में नहीं पड़ना चाहता, माननीय मन्त्री महोदय आज से पांच वर्ष पूर्व के आंकड़े उठा कर देख लें और इसकी पर्सेन्टेज से तुलना करें और देखें कि किन किन राजनैतिक लोगों को परमिट दिया गया। इसका अपने आप आपको पता लग जायगा। राजनैतिक कारणों के कारण, राजनैतिक पार्टी को और लोगों को पोषण देने के कारण पर्मिट दिये गये हैं और जो वास्तव में धन्धा करने वाले लोग हैं उनको पर्मिट नहीं मिलता।

अध्यक्ष महोदय, अन्त में मैं यह निवेदन करूंगा कि यदि इस पर्मिट सिस्टम को तोड़ देते हैं तो कोई बात नहीं होने वाली है। ४ लाख का खर्चा होता है, ट्रान्सपोर्ट के नाम पर ट्रान्सपोर्ट इन्स्पेक्टर्स के नाम पर, फिटनेस के नाम पर, खर्चा होता है ये सारी चीजें ट्रान्सपोर्ट के नाम पर अतिरिक्त खर्च होती हैं, अपने आप पर्मिट सिस्टम का तरीका हटा दिया तो खत्म हो जावेंगी। एक व्यक्ति या दो व्यक्ति को इसके लिए नियुक्त कर दीजिये, एक कलेक्टर को अधिकार दे देते हैं तो एक तो कलेक्टर और अगर दो जिले की बात हो तो वहां एक कमिश्नर को अधिकार दे दीजिये तो इस प्रकार दो को अधिकार हो जावेंगे और इस सारी व्यवस्था को ट्रान्सपोर्ट विभाग को सौंप दीजिये। यदि परमिट को हटा दिया जाय तो जैसी आमदनी बढ़नी चाहिए वह बढ़ेगी और यह सब ठीक चलेगा और जो आज बातें सामने आती हैं वे सब अपने आप ठीक हो जावेंगी।

मैं इस विभाग के लिए अर्ज करूंगा अध्यक्ष महोदय, कि आमदनी होती है वह किस प्रकार खर्च की जाती है ? हमारे राजस्थान में स्टेट गेरेज है। उस गेरेज के संबन्ध

(श्री भैरोंसिंह)

में एक बार नहीं, अनेक बार शिकायतें आयीं हैं, इसमें जो सामान की खरीद-फरोख्त की जाती है, जो सामान खरीदा जाता है उसकी कीमतें ज्यादा दे दी जाती है। जिस सामान की आवश्यकता नहीं होती वह सामान भी खरीद कर लिया जाता है।

श्री अध्यक्ष : स्टैट गैरेज का यहां क्या लेना देना है ?

श्री नाथूराम मिर्धा : यह न तो कोई बजट पर वाद-विवाद है और न कोई कट मोशन है। यह साधारण सा बिल है।

श्री सोहनलाल भटनागर : चूंकि मोटर का नाम आ गया इसलिये कह रहे है।

श्री भैरोंसिंह : अध्यक्ष महोदय, मैं समझता हूं, यह ट्रान्सपोर्ट विभाग का मामला है और इन बातों पर प्रकाश डालना आवश्यक है।

श्री अध्यक्ष : मैं समझता हूँ, आप काफी बोल चुके हैं।

श्री भैरोंसिंह : अब मैं थोड़ी देर में समाप्त करने वाला हूँ।

तो मैं यह निवेदन कर रहा था कि कोई भी टैक्स बढ़ाये उस टैक्स को बढ़ाने से पहले हम अपने विभाग की ओर भी देखें, इस विभाग में होने वाले खर्च की ओर भी देखें और जब देखते हैं तो इस नतीजे पर पहुँचते हैं कि जो खर्चा करने वाले हैं, जो खर्चा कर रहे हैं, जो खर्चा इस विभाग से हो रहा है वह जायज ढंग से होता है और उसके बाद भी अगर रुपयों की आवश्यकता पड़ती है तो निश्चित रूप से टैक्स लगा सकते हैं। इस विभाग का मामला एक अजीब मामला है। स्टेट गैरेज में बनर्जी थे उनके ऊपर सामान खरीदने के लिये न जाने कितनी शिकायतें मन्त्री महोदय के पास आयी होंगी, कितनी ही शिकायतें उच्चाधिकारियों के पास आयी होंगी। उसके सम्बन्ध में, जहाँ से सामान खरीदा गया वहां किन्हीं व्यक्तियों के बयान लिए हों, उन शिकायतों की जांच हुई हो, आज तक उनका कोई पता नहीं लगता। मैं अध्यक्ष महोदय चाहूँगा कि जब माननीय मन्त्री महोदय, अपना इस सम्बन्ध में उत्तर दें तो उसमें स्पष्ट रूप से इन बातों की ओर प्रकाश डालें, नहीं तो मुझे मजबूर होकर वे वाउचर्स भी पेश करने पड़ेंगे, वे कागजात भी पेश करने पड़ेंगे जिससे यह सदन कन्विन्स्ड हो जाय कि इस विभाग में किस प्रकार का घोटाला हुआ है और जिसको सरकार रोक नहीं सकती।

इन शब्दों के साथ मैं माननीय अध्यक्ष महोदय, निवेदन करते हुये, कि जो टैक्स की व्यवस्था की गई है वह अनुचित है। यदि १० लाख की पूर्ति करनी है तो इस प्रकार से जो तरीका आपने सुझाया है उसके अनुसार नहीं, किन्तु जो मैंने तरीका सदन के सामने प्रस्तुत किया है उस तरीके के अनुसार पूर्ति करने की चेष्टा करें। यदि उसके लिए सदन में विचार नहीं किया जाय तो इसको सदन की एक सिलेक्ट कमेटी के सामने रखा जाय और जो राय होती है, उसका जो मतलब निकलता है उस पर रिपोर्ट तैयार करा कर सदन में उसके लिए मौका दिया जाय। मैं समझता हूं, यह उचित होगा और इसी आशय से छबड़ा से आये माननीय सदस्य ने जो प्रस्ताव प्रस्तुत किया है उसका मैं समर्थन करता हूं और अपना आसन ग्रहण करता हूं।

श्री सोहनलाल भटनागर (सलूम्बर) : माननीय अध्यक्ष महोदय, छबड़ा से आने वाले माननीय सदस्य ने जो सदन में प्रस्ताव रखा है मैं उसका विरोध करता हूँ और श्री माधोपुर से आने वाले माननीय सदस्य ने जो दलील रखी है उनको सुन कर मुझे आश्चर्य होता है। जहां टैक्स का प्रश्न हमारे सामने है, वहां माननीय सदस्य एक तरफ परमिट सिस्टम की ओर गये हैं तो दूसरी तरफ इस विभाग के घोटाले की तरफ चले गये हैं। मैं समझता हूँ कि शायद उनको बजट पर बोलने का मौका न मिला हो और इसीलिए वे इन बातों को उस समय न रख सके हों।

श्री भैरोंसिंह : आप तो हमेशा घोटाले पर जाते हैं।

श्री सोहनलाल भटनागर : (अपना भाषण जारी रखते हुए) माननीय अध्यक्ष, जो बिल हमारे सामने प्रस्तुत है उसकी सेन्क्टिटी को देखना है। अभी जैसा कि माननीय मंत्री महोदय ने कहा, देश को विकास के लिए अर्थ की आवश्यकता है, लेकिन हमें अर्थ जुटाते हुए यह देखना होगा कि किन जरियों से प्राप्त करना है, कौन से ऐसे जरिये काम में हमें लाने हैं कि गरीब जनता पर बोझा न पड़े और समाज को कठोरता अनुभव न हो और उसके साथ ही साथ धन भी मिल जाय। ऐसी जरियों को देखते हुए आज जो बिल हमारे सामने है और जो टैक्स बढ़ाया जा रहा है वह उचित नजर आता है और मैं समझता हूँ कि इससे इन्नोसेंट बिल दूसरा नहीं हो सकता है।

माननीय अध्यक्ष, मैं निवेदन करूंगा कि राजस्थान के निर्माण के बाद जो अच्छी बातें हुई हैं, ट्रान्सपोर्ट विभाग द्वारा और इस विभाग द्वारा जो सुविधायें प्रदान की गई हैं और की जा रही हैं उससे मोटरों का विकास हुआ है और वह सराहनीय है। लेकिन देखना होगा कि टैक्सेशन और अलग अलग जो परिस्थितियां हीं उनमें तालमेल बिठाना पड़ेगा, सात आठ वर्ष पहले जो रेट्स मुकर्रर की गई थीं और आम जनता से किस प्रकार मोटर वाले वसूल करते थे, उस ओर भी आपको देखना होगा। राजस्थान के ट्रान्सपोर्ट विभाग ने तीन दरें मुकर्रर कीं। वे ये हैं :

टार्ड रोड ६ पाई प्रति मील।

मेटल्ड रोड ८ पाई प्रति मील।

कच्चा रोड १४ पाई प्रति मील।

उस वक्त एक समय था जब कि छोटी २ मोटरें चलती थीं, स्टेट गवर्नमेंट की ज़्यादा चलती थीं और मोटर ऑपरेटर्स को प्रोफिट का मार्जिन कम रहता था। लेकिन आज हम देखते हैं कि जमाना बदल गया है, पेट्रोल के बजाय डीज़ल ओइल काम में लाया जा रहा है। पहले २५–३० सवारियों की गाड़ियां होती थीं और आज ५०–६० सवारियों की गाड़ियां हैं और डीज़ल से चलती हैं। डीजल में कम खर्चा होता है और इस कारण से भी मोटर मालिकों को सब से बड़ा प्रोफिट हो रहा है। श्री माधोपुर से आने वाले माननीय सदस्य ने कहा कि एक एक परमिट के लिए हजारों रुपया खर्चा होता है। मैं मान सकता हूँ कि खर्चा करने का जो तरीका है वह गलत हो सकता है। लेकिन आज आम धारणा है कि मार्जिन ऑफ प्रोफिट कहां ज्यादा बढ़ा है। आज ३०,००० रु० की बस के जिये कम से कम १००० रुपये का मथली प्रोफिट होता है, तो क्या माननीय सदस्य यह चाहते हैं कि उनके प्रोफिट का मार्जिन इतना ही कायम रहे, और भी उनको ज्यादा लाभ उससे होता रहे और समाज को उसका कुछ भी हिस्सा नहीं मिले? इसलिए जो बिल आया है उसमें जो प्रोविजन रखा है क्या वह मोटर

Page No.62

(श्री सोहनलाल भटनागर)

ओपरेटरों के लिए संतोषप्रद नहीं है ? मोटर गेरेज के लिये २५–३० रु. बढ़ाये गये हैं, यह ज्यादा नहीं है । काफी लाभ उनको होने लगा है । उस लाभ का कुछ हिस्सा समाज के विकास के लिए लेना आवश्यक होगा ।

दूसरी बात माननीय सदस्यों ने यह कही कि पर्मिट सिस्टम हटाया जाय । पर्मिट सिस्टम के अन्तर्गत सबसे बड़ी जो विचारधारा है वह सर्वे ऑफ दि पेसेन्जर है । आज यदि खुले रूप में रखा जाय तो सैकड़ों और हजारों आदमी अपनी मर्जी के माफिक बसेज़ चलयेंगे ।

श्री भैरोसिंह : एक रास्ते पर कई मोटरें चलें तो उससे नुकसान क्या होगा ?

श्री सोहनलाल : (जारी) तो जो गरीब हैं वे रह जायेंगे और जो अमीर हैं वे कम्पीटिशन में ज्यादा से ज्यादा लाभ करेंगे और छोटे से छोटे आदमी पीछे रह जायेंगे और उनको विकास का कोई मार्ग नहीं मिलेगा । इसलिए मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जो टेक्स रखा है वह मामूली है और उसका आम जनता पर कोई प्रभाव नहीं पड़ने वाला है । मैं यह कहूंगा कि जो टेक्सेज़ बढ़ाये हैं वे ऐसे नहीं है कि उसके साथ साथ किराये की दरें भी बढ़ाने का सोचें । यदि ऐसा किया गया तो उचित नहीं होगा । लेकिन जो किराये की दर है उसको देखते हुए जो प्रोफिट होता है उस पर जो दर बढ़ाई गई है वह उचित है ।

श्री मुरलीधर व्यास (बीकानेर सिटी) : अध्यक्ष महोदय, मैं मोटर विहिकल्स टैक्स (अमेण्डमेन्ट) बिल प्रवर समिति के पास भेज दिया जाय, इस सम्बन्ध में जो प्रस्ताव प्रस्तावित किया गया है उसके समर्थन में आपके सामने कुछ कहना चाहता हूँ । सबसे पहले तो हमें इस बात को देखना चाहिए कि आज यहां जो मोटरें यातायात के रूप में चलती हैं उन पर अधिक टैक्स लगाया क्यों जा रहा है और यह जो अधिक टैक्स लगने की योजना है, क्या उन टैक्सों को बिना लगाये ही कोई दूसरा प्रबन्ध हो सकता है या नहीं ? तीसरी बात हमें यह भी सोचनी चाहिये । कि राज-

१.४१ म० प०

(श्री निरंजन नाथ आचार्य उपाध्यक्ष पदासीन)

स्थान में यातायात के कितने साधन हैं, किस प्रकार की स्थिति है और इस यातायात का काम करने वाले जो लोग हैं उनकी वाकई स्थिति क्या है ? और इसके साथ साथ इस बात पर भी थोड़ा ख्याल करना चाहिये कि यहां जो यातायात आज चल रही है या जो मोटर बसेज़ चलती हैं उनको चलाने वाले लोग कैसे हैं और वे किस प्रकार चला रहे हैं, इसकी गहराई में भी थोड़ा जाना चाहिये । जब तक हम किसी चीज की वास्तविकता को नहीं देखते, उसकी गहराई को नहीं देखते और बिना देखे सिर्फ एक आदर्श के रूप में बात करते हैं तो ऐसा मालूम पड़ता है कि हम धरती पर न चल कर आसमान पर चलने की कोशिश करते हैं । आज यातायात की क्या स्थिति है, किस प्रकार से चल रही है, लोगों को क्या दिक्कत है, इन बातों को हमने बिल्कुल छोड़ दिया है और सिर्फ इतनी बातों का ख्याल रखा है कि हम जो लगा रहे हैं वह ठीक है, तो मैं समझता हूँ कि हम सही बातों का ख्याल नहीं रखते ।

कुछ बातें और भी आई । मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि आज जो यातायात विभाग है उसमें क्या हो रहा है, क्या नहीं हो रहा है

(श्री मुरलीधर व्यास)

उसकी गहराई में नहीं जाना चाहता। लेकिन मैं इतना जरूर कहना चाहता हूं कि राजस्थान के किसी कोने में चले जाइये, आपको मालूम होगा कि इस विभाग के बारे में लोगों की क्या धारणा है? आप लोगों की जुबान को बन्द नहीं कर सकते। लोगों की जुबान तभी निकलती है जब कुछ होता है। नहीं होता तो नहीं निकलती और यहां तक निकलती है कि नीचे से लेकर ऊपर तक के आदमियों का हिस्सा है और जो काम चल रहा है वह बड़ा गिरा हुआ चल रहा है। इस बात को कोई सम्मानीय सदस्य रखते हैं और टैक्स की बात को लेकर रखते हैं तो मैं समझता हूं गलत नहीं है।

जब राजस्थान में टैक्स लगाने की योजना रख रहे हैं तब मैं यह कहना चाहता हूँ कि अन्य प्रान्तों में कितनी रोड्स हैं, कितने यातायात के साधन हैं, इसकी तुलना करके देखना चाहिये। आज राजस्थान में यातायात के साधन कम हैं और इसके साथ ही जो बसेज़ चलती हैं उनको चलाने वाले कौन हैं और साथ ही साथ कितने लोग प्रति मील रहते हैं, डेन्सिटी ऑफ पोपुलेशन (density of population) क्या है, प्रति मील के अन्दर कितने आदमी रहते हैं, इन सारी वास्तविकताओं को मद्देनजर रखना चाहिये। हमारे यहां व्यापार कैसे हैं और लोगों को इससे किस प्रकार लाभ मिलता है, यह सब तुलनात्मक दृष्टि से देखना चाहिये।

जहां तक हम देखते हैं, राजस्थान का एरिया १ लाख ३२ हजार वर्ग मील है, उसमें कितनी सड़कें हैं और दूसरे प्रान्तों में कितनी सड़कें हैं? तुलनात्मक दृष्टि से समस्त प्रान्तों में राजस्थान सब से अधिक पिछड़ा हुआ है, यहां पर प्रति सौ मील में ८ मील सड़कें नजर आयेंगी और दूसरी ओर दूसरे प्रान्तों में; यू० पी०, बाम्बे, बिहार आदि को लीजिये, बिहार में प्रति १०० मील के पीछे ७७ मील सड़कें हैं। यू. पी. में जिसकी आबादी हमसे मिलती जुलती है, वहां पर सौ के पीछे ३२ मील सड़कें हैं और हमारे राजस्थान में १०० मील के पीछे ८ मील सड़कें निकलती हैं। तो हमारे यहां यातायात के साधन कितने है और कितनी मोटरें दौड़ती हैं और मोटरें दौड़ने के साथ साथ कितने आदमी एक वर्ग मील में रहते हैं? हमारे यहां की डेन्सिटी ऑफ पोपुलेशन का हिसाब लगाया जाय तो १ मील में दूसरे प्रान्तों में जहां ४००-५०० आदमी आते हैं वहां हमारे यहां बीकानेर और जोधपुर में डेन्सिटी मिलेगी ६०, ६२। यहां इतने कम आदमी रहते हैं और सड़कों के इतने कम साधन हैं और साथ ही साथ यहां के लोगों की आर्थिक स्थिति भी ऐसी है कि जिसकी तुलना दूसरे प्रान्तों से नहीं हो सकती। यहां पर जो व्यापार, उद्योग और यातायात के साधन हैं उन सारी बातों को सामने रखना चाहिये।

किसी देश के व्यापार-व्यवसाय का हर आदमी पर असर पड़ता है। ऐसी हालत में यदि व्यापार नहीं है और टैक्सी चलाते हैं तो कितने आदमी बैठने वाले मिल सकते हैं, यह ख्याल रखना चाहिये। मैं कहना चाहता हूं कि राजस्थान की स्थिति दूसरे प्रान्तों की अपेक्षा, चाहे उद्योग के क्षेत्र में ले लीजिये, चाहे पोपुलेशन में ले लीजिये, चाहे सड़कों की दृष्टि से ले लीजिए, सारी बातों को मद्देनजर रखते हैं तो राजस्थान सारी बातों में पिछड़ा हुआ है।

(श्री मुरलीधर व्यास)

अब यह तो स्थिति है यातायात और व्यापार की और फिर हम टैक्स लगाने की बात करते हैं तो मैं उदाहरण पेश करता हूँ कि जहां इतने लाभ बताये वहां उनमें से कितने लाभ लोगों को हमारे यहां मिलते हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि दूसरे प्रान्तों के मुकाबले में यहां पर हल्के टैक्स होने चाहिए, जहां पर यातायात का विकास नहीं, जहां उद्योग का विकास नहीं, यहां जो यातायात के साधन चलाते हैं वे इस आधार पर चलाते हैं कि कितने आदमी लाभ उठाते हैं। टैक्स लगाने से पहले हमारे यहां की वस्तु स्थिति क्या है, उसका ख्याल रखना चाहिये।

दूसरी बात यह है कि यहां जो टैक्स लगा रहे हैं, उन्हें जो देने वाले हैं, उनकी हालत क्या है ? टैक्स के सम्बन्ध में मैं कहना चाहता हूँ कि यहां पर जो लोग बसेज् चला रहे हैं वे खुद के पैसे से नहीं चला रहे हैं बल्कि दूसरों से कर्ज लेकर चला रहे हैं। आप इसका अनुसंधान करें, एक डिवीजन में खोज करें। बीकानेर डिवीजन में जायें और आप वहां पता लगायें गहराई से कि जो मोटर चलाने वाले हैं, जिनके नाम से लाइसेंस दिये गये है, वाकई वे मालिक है या नहीं ? मालिक वे नहीं है. मालिक इसके दूसरे हैं, जो सिर्फ पैदा देते हैं, ब्याज वसूल करते हैं और इस तरह आज लाइसेंस अलग अलग नाम से लिया जाता है।

श्री उपाध्यक्ष : You are entering into much repetitions and if you permit me I may recall your attention to rule 99;

"......the principle of the Bill and its provisions may be discussed generally but the details of the Bill must not be discussed further than is necessary to explain its principles."

You are entering into the minutest detail of the Bill. You will resume your debate, please.

श्री मुरलीधर व्यास : उपाध्यक्ष महोदय, यदि कोई उदाहरण प्रस्तुत करते कि यह बात गलत चल रही है, तो शायद मैं सोचता।

श्री उपाध्यक्ष : I hope you will not Canvass the ruling. I have only submitted that we are entering the repetition, and more of the repetitions. You will kindly resume your debate.

श्री मुरलीधर व्यास : तो मैं जो दूसरी बात यहां टैक्स के सम्बन्ध में रख रहा था कि वाकई जो टैक्स लेने की बात कही जा रही है, उसकी वस्तु स्थिति क्या है और इस स्थिति के लिए मैंने उदाहरण पेश किया कि इसकी जांच की जाय और देखा जाय कि किन लोगों ने परमिट लिये हैं और वाकई ये लोग मालिक हैं या नहीं, या दूसरे लोग मालिक बन कर, पैसा लेकर इस काम को कर रहे हैं ?

तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो भी टैक्स के सम्बन्ध में प्रतिबन्ध लगा रखे है, पर्मिट पर जो प्रतिबन्ध लगा रखे हैं, उनके कारण पर्मिट कुछ लोगों को मिलता है, कुछ गाड़ियों को मिलता है और इससे हमारे यातायात के साधनों का विकास नहीं होता, हमें पैसा नहीं मिलता, हम पैसे का

(श्री मुरलीधर व्यास)

मांग करते हैं, उस पैसे की मांग के साथ ही साथ जो पैसा आता है, उससे यातायात का विकास होता है। लेकिन लोग पर्मिट मांगते हैं, तो उन्हें रोक भी देते हैं। मैं इस बात को मानता हूँ कि इसके लिए बिल्कुल मुक्त प्रणाली हो और साथ ही साथ प्रतिबन्ध भी थोड़े हों तो हो सकता है कि उसके अन्दर पूंजीवाद का विकास हो। परन्तु इसके अन्दर जो त्रुटियां है, जो कमियां हैं उनको गहराई के साथ देखना चाहिए। मैं सुझाव के रूप में कहता हूं कि इस पर्मिट सिस्टम से जो गलत फहमी आम लोगों के अन्दर है और इसमें जो भ्रष्टाचार है अगर इसको रोकना है और समान रूप से व्यवस्था करनी है, और टैक्स भी वसूल करना है और उसके लिए समान न्याय देना है, तो दूसरी व्यवस्था हो सकती है और वह व्यवस्था यह हो सकती है कि जितनी भी गाड़ियां जिन रूट्स पर चलती हैं, उन गाड़ियों का हिसाब प्रति मील के हिसाब से लगायें कि यह गाड़ी इतने मील चली, इसने इतने चक्कर लगाये और उस आधार पर, उस चक्कर के आधार पर कि इस रूट पर कितने मील का चक्कर लगाती हैं, प्रति मील के हिसाब से कितना टैक्स देना चाहिए; मैं समझता हूं कि इस प्रकार की व्यवस्था हो जाय तो यह स्पष्ट मालूम हो जायगा कि एक आदमी एक मील के पीछे कितना कमाता है और कितने मील का अधिक पर्मिट दिया गया है, दूसरे को कितना कम दिया गया है, यह व्यवस्था उसके अन्दर हो सकती है। दूसरी बात, इस व्यवस्था से भ्रष्टाचार को भी रोक सकते हैं और इन सब को समान रूप से साधन मिल सकते हैं, सुविधायें मिल सकती हैं, कोई आदमी आपस में काम्पीटीशन नहीं कर सकता है। इसलिए जो पर्मिट सिस्टम है, उसके अन्दर इस बात का ख्याल किया जाय, तो ठीक ढंग से टैक्स वसूल हो सकता है और जो कमी है, उनमें सुधार हो सकता है।

अब चौथी बात मैं यह रखना चाहता हूँ कि आप इस टैक्स को लीजिये, टैक्स के सम्बन्ध में जो खुली प्रणाली मैंने आपके सामने रखी कि पर्मिट थोड़े आदमियों को न दिये जायं और सबको आजादी के साथ में पर्मिट दिये जायं, इससे जरूर यातायात का विकास होगा, लोगों को सुविधा मिलेगी। ऐसे कई स्थान हैं, जहां गाड़ियां नहीं चलती हैं। लोग पर्मिट मांगते हैं, लेकिन उसके बाद भी पर्मिट नहीं दिये जाते, यहां तक कि किसी रूट के अन्दर एक दो गाड़ियां चलाते हैं, उनकी मोनोपोली होती है, और वे मनमाने तरीके से मोटर के अन्दर सवारियों को भरते हैं, लोगों को साधन नहीं मिलते हैं, क्योंकि एक दो गाड़ियाँ चलती हैं, तो एक बस के अन्दर ५०—६० सवारियां बैठती हैं। सरदार शहर से कुछ दिनों पहले तीन अच्छी गाड़ियां चलने लगीं थी, उनको रोक दिया गया है, और पुरानी गाड़ी के अन्दर कितने आदमी बैठते हैं। जो नई गाड़ी चलाई गई थी, उसको रोक दिया गया है। हो सकता है, यातायात कानून के अन्दर कोई अड़चन हो, परन्तु उसके अन्तर्गत यह देखा जाय कि वाकई जनता को उससे फायदा होता है या नहीं? यह तो देखना चाहिए। लोगों की शिकायत की........ ...

श्री उपाध्यक्ष : Are we discussing the principles or the individual cases here ?

श्री मुरलीधर व्यास : यह उदाहरण इसलिए प्रस्तुत किया...........

श्री उपाध्यक्ष : I hope you will confine yourself to the principles of the Bill.

श्री नाथूराम मिर्धा : माननीय सदस्य काफी जिम्मेदार पार्टी के सदस्य हैं, समाजवादी पार्टी के, उनको विचार करना चाहिए।

श्री उपाध्यक्ष : Order please. !

श्री मुरलीधर व्यास : आप समझा दें तो........

श्री उपाध्यक्ष : Hon'ble member to resume his debate please. I could not myself follow.

श्री मुरलीधर व्यास : मैं आपके सामने चौथी बात कह रहा था, वह यह है कि जो परमिट सिस्टम है, उसके अन्दर परिवर्तन किया जाय और एक मुक्त प्रणाली हो जाय। जो लोग गाड़ियां चलाना चाहते हैं, उन पर नियन्त्रण हो, वे किसी प्रकार मोनोपोली न कर लें और सबको समान मौका मिले, ऐसा प्रतिबन्ध रखा जायगा तो उससे जरूर, जो पैसे की कमी है, काफी पैसा मिलेगा और जैसा एक सम्माननीय सदस्य ने सदन के समक्ष विचार रखा, मैं समझता हूँ इससे जो रुपये की कमी है, उसकी काफी पूर्ति होगी और साथ ही साथ लोगों को सुविधा भी मिलेगी। इस बुनियादी बात को लेकर मैंने आपके सामने पांच–सात बातें कहीं।

जो टैक्स की बात रखी है, उसके बारे में निवेदन करूं कि आदमियों के पास पैसा नहीं होता, उनसे टैक्स लिया जाता है। जहां पहले २५ रुपये पर–सीट लिया जाता था, वहाँ अब ३० रु० पर–सीट लिया जायगा। लेकिन वे पैसा चुकायेंगे कहां से? सवाल यह है कि वस्तु स्थिति को ठीक तरह से नहीं देखा। आपने ज्यादा टैक्स वसूल करने की कोशिश की तो वे नाजायज तरीके से ज्यादा सवारियां बिठायेंगे, इसके साथ ही साथ अनियमित रूप से काम करेंगे, गाड़ी ज्यादा स्पीड से चलायेंगे और जितने भी तरीके होंगे, उन्हें अपना कर इस बात की कोशिश करेंगे, वे बराबर कोशिश करेंगे। आज प्रति दिन ऐसे केसेज़ सुनने में आते हैं कि ट्रक से बच्चा मर गया, वह आदमी मर गया, आज ही भीलवाड़ा से समाचार आया है पत्रों में, एक बच्ची इस प्रकार से मर गई। इतनी घटनायें होती हैं, आखिर इसका कारण क्या है? मैं दावे के साथ कहता हूँ कि जो मोटर मालिक हैं, उनका उद्देश्य यह होता है कि मुनाफा कमायें और मुनाफा कमाने के लिए स्पीड बढ़ाते हैं, ज्यादा से ज्यादा चक्कर लगाने की कोशिश करते हैं और इसका नतीजा यह होता है कि कई लोग मौत के शिकार होते हैं। मैं इस बात को इसलिए कह रहा था कि वाकई राजस्थान की स्थिति दूसरे प्रान्तों से अलग है, तो हमें अपने प्रान्त की स्थिति को गहराई से सोचना चाहिये। जहां तक सड़कों का सवाल है, सड़क बनाने से यातायात के साधन चलाने वाले हैं उनको सुविधा मिलेगी। परन्तु टैक्स से अधिक रुपया लेकर यह सोचते हैं कि अधिक से अधिक साधन दे देंगे, तो यातायात के साधनों का विकास नहीं होगा। यातायात के साधनों का विकास करने के लिए केन्द्रीय सरकार को बहुत ज्यादा खर्च करना पड़ेगा, उसके लिए बहुत लम्बी चौड़ी धनराशि की जरूरत है। हम यह सोच लें कि यातायात के साधन बढ़ जायेंगे तो १० लाख से क्या आप कोई बड़ी भारी सड़क बना देंगे? मैं समझता हूँ कि यातायात के साधन बहुत कम हैं और इसमें करोड़ों रुपयों

(श्री मुरलीधर व्यास)

की जरूरत है और टैक्स बढ़ा कर यह सोचते हैं कि यातायात की सुविधा पूरी कर देंगे, इससे यातायात की सुविधा पूरी नहीं होगी, बल्कि वे लोग जिनके पास बहुत थोड़ी पूंजी है, वे सब इस हालत के अन्दर धन्धे को छोड़ देंगे और फिर यह धन्धा उनके पास जायगा, जिनके पास बहुत ज्यादा पूंजी है. जैसा कि एक सम्माननीय सदस्य ने बताया कि यह धन्धा पैसे वालों के हाथ में चला जायगा। मैं कहता हूं कि अगर टैक्स लगायेंगे तो वे लोग छोड़ देंगे और कब्जा उन लोगों के हाथ में चला जायगा, जिनके पास पैसा है। नतीजा यह होगा कि साधारण आदमी नहीं चला सकेंगे। मैं इस दृष्टि से सोचता हूँ। इसके अन्दर कई कमियां हैं, जिन पर सोचने के लिए राजस्थान की स्थिति को गहराई से देखने के लिए यह बिल प्रवर समिति को भेजा जाय ताकि राजस्थान की स्थिति का गहराई से अध्ययन किया जाय, जो वाकई मोटर बसों के मालिक हैं, उनकी वस्तु स्थिति को देखा जाय तो फिर देखेंगे कि राजस्थान के अन्दर यह टैक्स लगाने से यातायात के साधनों का विकास होगा या नहीं। इस चीज को गहराई से देखना है और इसलिए इसे प्रवर समिति को सुपुर्द करने के लिए सुझाव दिया गया है। मैं उस प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ और उम्मीद करता हूं कि मन्त्री महोदय इस पर विचार करेंगे।

श्री पुरुषोत्तमलाल (किशनगढ़) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, हमारे सामने यह बिल इस बात का है कि जो मोटर विहिकल्स हैं उन पर टेक्स बढ़ाया जाय कि नहीं बढ़ाया जाय, यह बिल सिलेक्ट कमेटी के सामने भेजा जाय या नहीं, ये दो प्रश्न हमारे सामने हैं। सबसे पहले हमें यह देखना है कि यह जो टैक्सेज़ बढ़ाये जा रहे हैं इनका असर किस पर पड़ेगा और इसमें कोई ऐसी कोम्प्लीकेटेड बातें तो नहीं हैं कि जिनके कारण इसे प्रवर समिति के सामने भेजा जाना चाहिये। तो इसके लिये मैं यह निवेदन करूंगा कि इस बिल में सीधी-सादी बात यह है कि मोटर विहिकल्स पर दो रुपया, चार रुपया, पांच रुपया जो कुछ भी है वह बढ़ाया जाय या नहीं, इसमें ऐसी कौन सी कोम्प्लीकेटेड बात है जिस पर विचार करने के लिये इसको प्रवर समिति में भेजा जाना आवश्यक है ?

विरोधी दल के माननीय सदस्यों ने बताया कि जनता पर इस टैक्स का असर पड़ेगा, यह बिल्कुल गलत है। जनता पर तो तब असर पड़ सकता है जब कि उन मोटर मालिकों के हाथ में किराया घटाने-बढ़ाने का अधिकार होता। पर माननीय मन्त्री महोदय ने बताया कि किराये की दरों में हेर-फेर करने का सरकार का कोई विचार नहीं है। ऐसी स्थिति में देखना है कि टैक्सेज बढ़ाये जाते हैं तो उनका असर किस पर पड़ता है ? उन पर इस टैक्स का असर पड़ता है जिनके पास कम से कम बीस-पचीस हजार रुपया मोटर गाड़ी खरीदने के लिये हैं, उस आदमी पर असर पड़ता है जिसके पास खुद के पास २५ हजार रुपया है, या जैसा कि माननीय सदस्य ने कहा कि वे लोग कर्ज लेकर मोटरें खरीदते हैं। तो ऐसी सूरत में ऐसे व्यक्ति पर इसका असर पड़ता है जिसकी हैसियत ऐसी हो कि उसे २५००० रुपया कर्ज मिल जाय। ऐसे लोगों पर इस टेक्स का असर पड़ता है, न कि गरीब लोगों पर, गरीब जनता पर जो कि एक-दो रुपया रोज कमाते हैं।

मुझे समझ में नहीं आता कि जो प्रति-

Page No.68

(श्री पुरुषोत्तमलाल शर्मा)

पक्षी सदस्य कल समाजवाद पर बोलते हुए गरीब जनता की वकालत सी कर रहे थे वे ही आज पूंजीवाद की वकालत कर रहे हैं।

श्री उपाध्यक्ष : You will be a little moderate in your debate please.

श्री पुरुषोत्तम लाल : जो कहे हैं उन्हीं शब्दों का जवाब दे रहा हूं, मैंने कोई नई बात नहीं कही है, माननीय उपाध्यक्ष। एक तरफ तो समाजवादी समाज व्यवस्था की स्थापना और पूंजीवादी व्यवस्था को मिटाने के लिये अग्रसर हो रहे हैं; राष्ट्रीयकरण कर लिया जाय, हमें राष्ट्रीयकरण की तरफ बढ़ा रहे हैं....

श्री मुरलीधर व्यास : माननीय उपाध्यक्ष, यहां समाजवाद की बात कही जा रही है और राष्ट्रीयकरण की बात कही जा रही है। यहां इस समय ट्रान्सपोर्ट विनियोग है, मोटर विहिकल्स के ऊपर टैक्सेशन के सम्बन्ध में चर्चा चल रही है, उस पर मैंने कहा था। समाजवाद और राष्ट्रीयकरण की नीति पर बहस होती तो समाजवाद की बातें आतीं। मैं समझता हूँ सम्माननीय सदस्य मेरी उस बात को नहीं समझे।

श्री उपाध्यक्ष : Hon'ble member please, is it a point of explanation or a point of order ?

श्री मुरलीधर व्यास : बिलकुल टैक्स के सम्बन्ध में ... ...

श्री उपाध्यक्ष : What do you want ? Do you want to explain some issues contained in the speech ?

श्री मुरलीधर व्यास : मैं तो एक्सप्लेन कर रहा हूँ।

श्री उपाध्यक्ष : Then you will kindly follow the Rules of the Debate. You ought to refer this to the Chair first and then rise on a point of explanation. You have raised a point which I do not know and which the House does not know. You will kindly take this into consideration for the future.

(विराम)

Do you still want to speak on a point of explanation ?

श्री मुरलीधर व्यास : मैं थोड़ा सा इस बात का खुलासा करना चाहता हूँ। मैं स्वयं सबसे पहले इस बात को कहना चाहता था कि जहां तक नीति का सवाल आता है तो मैं इस बात को प्रेस करता कि राष्ट्रीयकरण किया जाय, राष्ट्रीयकरण की नीति बहुत अच्छी है, सारे प्रान्तों में राष्ट्रीयकरण हो रहा है। पर यह विषय यहां नहीं था, यहां तो यह बात थी कि मोटर मालिकों पर टैक्स लगाया जा रहा है वह जायज है कि नहीं ? इस बात को अलग रखने की कोशिश की है, पर सम्माननीय सदस्य दूसरी बात को लाते हैं तो या तो वे सारे सदस्यों को.......

श्री उपाध्यक्ष : (श्री पुरुषोत्तम लाल से) Please resume the debate.

श्री पुरुषोत्तमलाल : एक तरफ तो कहा जाता है कि सड़कों की कमी है, परमिट बिकते

(श्री पुरुषोत्तमलाल शर्मा)

हैं, ४७ दिनों में एक दिन ही एक बस की बारी आती है, इस पर भी परमिट बिकते हैं, और हजारों रुपया उस परमिट से कमाते हैं। ख्याल कीजिये ४५ दिन में, या २५ दिन में एक मोटर की एक बार ही टर्न आती है, इस पर भी वह परमिट दो दो हजार रुपयों पर बिके तो आप सोच सकते हैं कि इस व्यापार में कितना मुनाफा है, कितनी कमाई हो सकती है, एक महीने में केवल एक बार ही मोटर को चलावें और उस परमिट के ब्लेक मार्केट के २००० रुपये कीमत मोटर मालिक देते हैं, तो इनकी कमाई का, मुनाफे का अन्दाज लगाया जा सकता है। तो ऐसे लोगों पर हम टैक्स लगा रहे हैं, तो इस तरह हम समाजवाद की ओर बढ़ रहे हैं या पूंजीवाद की ओर बढ़ रहे हैं।

हमारे सामने सवाल यह है कि हम जो कर लगाते हैं उसका असर किस पर पड़ेगा ? इसका असर उन मोटर मालिकों पर पड़ेगा जिनके लिये कहा जाता है साहब कि बहुत पैसा कमाते हैं, भ्रष्टाचार बढ़ गया है, ४७ दिन में एक बार मोटर की टर्न आती है फिर भी मोटरों के लिये परमिट दो दो हजार रुपया देकर उस रूट पर मोटर चलाते हैं, कर्ज लेकर चलाते हैं, तो इससे यह स्पष्ट प्रकट है कि इसमें कमाई है, और इस तरह की कमाई पूंजीवाद है, इस पूंजीवाद को मिटाने के लिये टैक्स लगाते हैं तो जनता पर बोझा नहीं डालते, इन पूंजीवादियों पर बोझा डालते हैं।

अब हमारे सामने यह सवाल आता है कि यह जो टैक्सेशन लगाने जा रहे हैं वह ठीक है कि नहीं, इसके लिये मेरी बुद्धि से मैं कहूंगा कि यह वजिब है, और जो लोग इस प्रकार के टेक्सेशन को सहन कर सकते है उन्हीं पर यह टैक्स लगाया जा रहा है। जो खराबियों का दिग्दर्शन कराया उनके लिये मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि मैं परमिट सिस्टम के विरुद्ध हूँ। इसमें करप्शन है, इससे करप्शन को प्रोत्साहन मिलता है। तो इस परमिट सिस्टम को मैं मिटाना चाहता हूं, सदन इसको मिटाना चाहता है, पर इसको मिटाने के लिये इस बिल को सेलेक्ट कमेटी में रखें यह ठीक नहीं है, इसके लिये तो संशोधन लावें, जो हमारे कानून के अनुसार हो वही लावें तो ठीक है। यह मेरी मान्यता है और यह ठीक भी है कि परमिट सिस्टम को अगर हटाया जाय तो राजस्थान में मोटर विहिकल्स की तरक्की हो सकती है।

इन्हीं शब्दों के साथ इस बिल को प्रवर समिति में भेजने का जो प्रस्ताव रखा गया है उसका मैं विरोध करता हूं।

श्री तनसिंह (बाडमेर) : माननीय उपाध्यक्ष, यह राजस्थान का बड़ा सौभाग्य है कि एक के बाद दूसरा, दूसरे के बाद तीसरा; करते करते यह चौथा बिल टैक्सेशन का आ गया है। समाज के उत्थान और विकास के और भी काम हो सकते है, सेकन्डरी एज्युकेशन जैसा महत्वपूर्ण बिल और पुलिस बिल तक को प्रवर समिति में भेजा जा सकता है, पर मोटर विहिकल्स टैक्सेशन के (अमेंडमेंट) बिल को अभी पास करना चाहते हैं.... और बहुमत के बल पर हमारे गले पर लात देकर फिर पास करना चाहते हैं।

श्री उपाध्यक्ष : What is that expression, hon'ble member गले पर लात देकर ?

श्री तनसिंह : गले पर लात देकर, गडे पर लात देकर नहीं। और अगर हम स्वीकार नहीं करते हैं तो बहुमत का बल दिखा कर कहते हैं कि हम बहुमत में हैं, बहुमत के बल पर पास करेंगे।......

श्री उपाध्यक्ष : I had only repeated the expression just to invite your attention to the moderation of it.

श्री तनसिंह : नहीं, माननीय उपाध्यक्ष, यह तो मैं इनकी बहादुरी की तारीफ कर रहा हूँ, योग्यता की तारीफ कर रहा हूं कि प्रजातन्त्र को पनपाने में कितनी बहादुरी कर रहे हैं, कितनी सहायता दे रहे हैं ?

तो मैं निवेदन कर रहा था कि यह चौथा बिल टैक्सेशन का आया है और दलील यह दी जाती है कि यह तो अमीरों के ऊपर है, अमीर लोग पैसा कमाते हैं, उन पर टैक्स बढ़ाया जाता है; तो इसमें विरोधी दल के विरोध करने की क्या बात है ?

मुझे खेद इस बात का है कि सभी मोटर मालिकों के अमीर होने की जो बात कही गई है उसमें क्या कुछ तथ्य है, क्या कुछ सच्चाई है ? सभी मोटर मालिक २०-२५ हजार की मोटर रखते हैं, इसका मतलब यह नहीं कि वे सब मोटर मालिक अमीर हो गये। मैंने खुद ने कई ऐसे मोटर मालिकों को देखा है जो कर्जदार हैं। अब यह कहा जावे कि उनकी हैसियत ऐसी है कि उनको २०-२५ हजार रुपये कर्ज मिल सकते हैं; तो यह कोई बात नहीं, मगर उनमें भी कई मोटर मालिक तो ऐसे हैं, ऐसे कबाड़ी हैं कि किसी कबाड़खाने से मोटर के पार्ट्स लाकर अपनी मेहनत से उन्होंने मोटर तैयार की हैं और बड़ी मुश्किल से उन्होंने किसी न किसी तरह से परमिट हासिल किया है। इसलिये इस बात पर कि वे अमीर हैं, टैक्सों की वृद्धि तो होनी नहीं चाहिए, अगर कोई ऐसी बात होती कि यह टैक्स केवल अमीरों पर ही लगता तो कोई बात नहीं थी मगर ऐसी बात नहीं है। इस प्रकार का बिल आता तो आप ही उसका ओपोज़िशन करते और उसको यहां रखते ही नहीं।

इसके अलावा और भी बातों को हमें देखना है। हमको देखना है कि राजस्थान के सामुहिक विकास के लिये या अन्य किसी प्रकार के विकास के लिये इस प्रकार के टैक्सों को बढ़ाना आवश्यक है या नहीं ? मैं इस बात को अवश्य मानता हूँ कि सामान्य व्यक्तियों से अधिक पैसे वाले मोटर मालिक हैं। मगर उन पर टैक्स बढ़ाने से पहले हमको यह भी देखना है कि उनसे राजस्थान प्रान्त को क्या क्या लाभ हो सकते हैं ? मोटर के उद्योग के विकास से कुछ लोगों को अवश्य मुनाफा होता है, इसमें कोई शक नहीं, लेकिन हमें यह भी देखना होगा कि इसके साथ साथ हमको (जनता को) क्या फायदा होता है ? हमारे यहां आवागमन के साधनों की सहूलियतें बहुत कम हैं और इनके द्वारा कुछ मिल जाती हैं, मगर देखते यह हैं कि किसी को किसी रूट के लिये परमिट दे दिया जाता है और उस रूटका फायदा वही व्यक्ति उठाता है। सब मोटर मालिकों के लिये यह इजाजत खुली नहीं है कि वे किसी भी रूट पर अपनी गाड़ी चलाएं। इसके लिये यह कहा जाता है कि ओपन कम्पीटिशन होगा तो लोगों को बहुत नुकसान होगा। मैं इस बात को मानता हूं कि ओपन कम्पीटिशन में प्रारंभ में कुछ लोगों को नुकसान

Page No.71

(श्री तनसिंह)

होता है और वह नुकसान मोटर मालिकों को ही होगा, जनता को कोई नुकसान नहीं होगा, जनता को तो सहूलियतें मिल जाएंगी। ओपन कम्पीटिशन में प्रारंभ में ओन दी फेस नुकसान होता है तो किसको होता है ? मोटर मालिकों को। मैं तो यहां तक कहूंगा कि पर्मिट सिस्टम से तो उनको ज्यादा नुकसान होता है। मैं यह निवेदन करूंगा कि मोटर मालिकों के हितों की रक्षा के लिए पर्मिट सिस्टम को क्यों नहीं तोड़ दिया जाए और ओपन कम्पीटिशन कर दिया जाए जिससे दूसरे लोग, जिनके पास परमिट नहीं हैं, वे भी आकर अपनी मोटरों को चला सकें। आप इस प्रकार क्यों नहीं करते ? आपको इसमें क्या वैज्ञानिक आपत्ति है ?

अब आप यह कह रहे हैं कि हमने पर्मिट दिया है और उन लोगों पर टैक्स बढ़ाया है, मगर इसका जनता पर कोई बोझा नहीं रहेगा। अभी अभी मेरे पूर्व वक्ता ने बताया कि अभी हमारे यहां इस प्रकार की रेट्स में संशोधन करने की कोई आवश्यकता नहीं और कोई कारण नहीं। मैं एक बात आपको कहना चाहता हूं कि रेट्स बढ़ाने का कोई तो आधार होगा ? उस पर हमें विचार करना होगा कि कितना टैक्स वसूल करना है, जिन लोगों से टैक्स वसूल किया जायेगा तो उनके लिये सड़कों की क्या हालत होगी, अभी उनका कितना वीयर और टीयर होता है; इन सब बातों को देखते हुए ही यह सब टैक्स लगाये जा सकते हैं और यही टैक्स लगाने के आधार होते हैं

आपने यह कहा कि पब्लिक पर इन टैक्सों का बोझा नहीं पड़ेगा, इस बात को मैं मानने के लिये तैयार नहीं हूं। जब कभी टैक्स लगाने की बात सदन में आती है तो हमारे माननीय मन्त्री महोदय और ट्रेज़री बेंचेज़ की तरफ से कहा जाता है कि विरोधी दल की तरफ से इसके बारे में बढ़ा-चढ़ा कर कहा जाता है, हम तो बहुत कम कर लगाते हैं और जो कुछ लगाते हैं वह अधिक से अधिक है और उसके बाद कोई कर नहीं होगा, इसमें अब किसी तरह से बढ़ोतरी नहीं होगी। मगर हम देखते हैं कि फिर भी टैक्सों में बढ़ोतरी होती जाती है। मन्त्री महोदय वायदे करते हैं और फिर भी उनको तोड़ते रहते हैं। आज आठ वर्षों में कितनी विकास ...

श्री नाथूराम मिर्धा (कृषि मन्त्री) : आप एक ही मिसाल दे दें कि हमने आपसे वायदा किया और उसको हमने तोड़ा। आम-तौर पर यह कहा जाता है ....

श्री तनसिंह : तो मैं यह मान लूं कि माननीय मंत्री ने कोई वायदे नहीं किये ?

श्री उपाध्यक्ष : The Hon'ble member, please do not enter into any controversy except carefully infusing the expressions.

श्री तनसिंह : मैं कोई बात कहूं और यदि वह किसी को बुरी लगे या अनपोपुलर लगे तो उनको बुरा नहीं मानना चाहिये क्योंकि भावावेश में कह देते हैं और अगर उसका उत्तर नहीं दिया जावे तो इसको यह नहीं माना जाए कि मैं उसके लिए लाजवाब हो गया हूं।

जो टैक्सेज़ लगाये गये हैं उनसे हमारे राजस्थान को लाभ हो, ऐसी बात नहीं है। यदि आप इसका नेशनलाइजेशन की बात करने जा रहे हैं तो जैसा मेरे पूर्व वक्ता ने

Page No.72

(श्री तनसिंह)

कहा कि ज्यादा से ज्यादा टैक्स लगाने भर से कोई नेशनलाइज़ेशन हो जायेगा, मुझे तो आप की वह दलील अनोखी नजर आती है। क्या टैक्सेज़ बढ़ाने से नेशनलाइज़ेशन हो जायेगा ? क्या यही तरीका हमने अपनाया है ? मैं यह देखता हूँ कि जहां कहीं भी नेशनलाइज़ेशन सरकार ने इसका किया है, सरकार घाटे में रही है। सिरोही को देखें, वहां पर सरकार को घाटा हुआ। यह ठीक होगा चाहे सरकार घाटे में भी रहे, घाटे में रह कर भी नेशनलाइज़ेशन कीस्कीम को कार्यान्वित करे इससे एक बात होगी कि कम से कम इसके अनुभव की सदन को सहूलियत होगी। मगर मैं यह कहूँगा कि हम निश्चित तौर से किसी एक दिशा की ओर नहीं बढ़ रहे हैं, घाटा हमको है। आप कहते हैं कि बजट में घाटा है। बजट हमारे सामने आया, मगर इसका मतलब यह नहीं कि अपने घाटे को पूरा करने के लिये चाहे जिसका चश्मा, चाहे जिसकी टोपी और चाहे जिसका फाउन्टेनपेन खोंस लें, किसी का चश्मा और किसी की घड़ी ले लें। यह कोई आधार तो नहीं होना चाहिये। मैं यह कहूँगा कि टैक्सों के मामले में गरीब से गरीब और अमीर से अमीर को नहीं छोड़ें। हो सकता है कि इस बिल के द्वारा हमने अमीरों पर टैक्स लगाये हैं मगर पीछे जो बिल आये हैं उनमें गरीबों पर ही टैक्स लगाये हैं।

श्री नाथूराम मिर्धा (यातायात मन्त्री) : आप इस बिल की ही बात करें।

श्री तनसिंह : यह कह कर कि हमने यहाँ गरीबों पर नहीं अमीरों पर टैक्स लगाये हैं तो यह एक भुलावा देने की बात है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि किसी भी ढंग से आप टैक्स लगाते हैं तो उसका असर तो गरीब आदमी पर पड़ता ही है इसमें कोई शक नहीं। हमको केवल यही बात नहीं देखनी है कि हमारे यहां क्या विकास के साधन अपनाये जा रहे हैं और हमको कितनी कीमत चुकानी पड़ती है ? मगर यहां पर ट्रान्सपोर्ट के मामले को लेकर जो बातें कही हैं वे बहुत थोडी हैं। यह एक ऐसा महकमा है जिसमें रिश्वत का बाजार गर्म है। पर्मिट के मामलों में टेलीफोन सिस्टम से शिफारिशें होती हैं और हर बात में रिश्वत का बाजार गर्म है।

(श्री किशनाराम के, श्री उपाध्यक्ष और भाषणकर्त्ता के बीच से होकर भाषणकर्त्ता के समीप जाकर बैठने पर)

श्री उपाध्यक्ष : The 'Hon'ble member who has just taken his seat. I hope, he will be careful in future in not crossing the floor.

(विराम)

I thank, he follows me.

(विराम)

माननीय सदस्य कोमुझे कहना तो उचित हीं है परन्तु यह परम्परा का प्रश्न है। आप जब बाहर से अन्दर आवें तो चेयर और सदस्य के बीच में से न गुजरें।

श्री तनसिंह : (जारी) तो माननीय उपाध्यक्ष, जो काम हो रहा है और उसको पूरा करने का प्रयास कर रहे हैं उसके लिए हमारे कुछ निश्चित सिद्धान्त होने चाहिए और उन निश्चित सिद्धान्त पर हमें आचरण करना चाहिये। ट्रांसपोर्ट विभाग में चारों तरफ से जो भ्रष्टाचार फैल रहा है वह परमिट सिस्टम के कारण ही है। यदि इसको

(श्री तनसिंह)

बन्द कर दिया जावे तो यह भ्रष्टाचार भी रुक जायगा और मोटर मालिक नई रूट स्वयं बना लेंगे। इस प्रकार सरकार की मदद के अलावा मोटर मालिकों को ऐसे रास्ते मिल सकते हैं। (श्री किशन राम द्वारा पुनः सदन के प्रांगण के बीच में जाने पर)

इन चन्द शब्दों के साथ........

श्री उपाध्यक्ष : मेरी मान्यता है कि हम विवाद को आगे बढ़ाने के लिए बोलना चाहते हैं, और कोई बात नहीं है।

श्री तनसिंह : मेरा तो मूड ही बिगड़ गया है क्यों कि माननीय सदस्य ने दो बार फ्लोर क्रोस कर दिया है।

श्री उपाध्यक्ष : You should have a right selection, a selection of a right colleague by your side.

श्री तनसिंह : I have not selected him. He has selected me.

तो इतना कह कर मैं उस प्रस्ताव को जो कि प्रवर समिति के सुपुर्द करने के लिए रखा गया हैं उसका समर्थन करता हूं।

श्री उपाध्यक्ष : श्री श्रीमानसिंह।

५. २०. म. प.

श्री श्रीमानसिंह (बयाना) : मिस्टर डिप्टी स्पीकर, सर, यह जो प्रस्ताव सदन के सामने प्रवर समिति को सुपुर्द करने के लिए रखा गया है मैं उसका विरोध करता हूं। जहां तक इस मोटर विहीकल्स टैक्सेशन के सिद्धान्तों का सवाल है और जहां तक यह टैक्स प्राइवेट ओनर्स पर लगता है वहां तक इस टैक्स के अन्दर बहुत ज्यादा जस्टीफिकेशन है। उस जस्टीफिकेशन का मुख्य कारण यह है कि यह एक लग्ज़री टैक्स है और जो आदमी प्राइवेट कोर्स अफोर्ड कर सकते हैं उनपर टैक्स लगाना चाहिये, लेकिन जब इस टैक्स को हम बसेज पर लगाते हैं, पब्लिक कैरियर्स पर लगाते हैं तो थोड़ा हमको सोचना पड़ेगा। जब कि हम पैसेन्जर बसेज पर लगाते हैं तो लाजिमी तौर पर हमको यह सोचना पड़ेगा कि आखिर इस टैक्स का इन्सीडेन्स किस पर पड़ेगा। हो सकता है कि अभी तो यह कहा जाय कि जो पैसेन्जर बैठेंगे उन पर यह टैक्स नहीं लगने का है मगर मेरी यह निश्चित मान्यता है कि आज कल जितने भी ओर्गेनाइज़ेशन हैं वे एक यूनियन के सामने आते हैं। बसेज यूनियन आर्गेनाइज्ड हैं। पब्लिक कैरियर्स जो है वे भी एक यूनियन के अन्दर ऑर्गेनाइज्ड हैं। तो कहां तक उन यूनियन्स की डिमान्ड को या रेट को बढ़ाने को गवर्नमेंट चैक कर सकेगी? यह भी एक सोचने का प्रश्न है। क्योंकि आखिर यह समझा जाय कि जो आदमी बसेज़ चलाते हैं वे मालदार हैं? तो मालदार होने के कारण उन पर टैक्स बढ़ा दिया जाय या फिर यह सोचा ज़ाय कि वे 'नो प्रोफिट नो लौस' पर बसेज़ चलायें; तो मैं यह समझता हूं कि कहां तक गवर्नमेंट इस टैक्स को लागू कर सकती है, यह भी देखना है। या फिर तीसरा प्रिंसिपल यह रखें कि जो कि सिर्फ सर्विस कोस्ट है उसी को रिलाइज़ करें। तो यह तीसरा भी सोचना पड़ेगा और अगर हम 'नो प्रोफिट नो लौस' के सिद्धान्त को लगाते हैं या सर्विस कोस्ट प्रिंसिपल को लगाते हैं तो फिर गवर्नमेंट को क्या हर्ज है कि वह खुद अपनी बसेज़ क्यों न चलायें। जब एक प्राइ-

(श्री श्रीभानसिंह)

वेट इन्डीविजुअल से वह चाहते हैं कि वह इस सिद्धांत को माने कि उससे प्रोफिट अर्न न करे तो फिर प्रोफिट अर्न न करने वाली एजेन्सी है वह बसेज् क्यों नहीं चलाती ? तो फिर ऐसी प्रोफिट अर्न न करने वाली एजेंसी कौन सी स्टेट हो सकती है ? मेरे ख्याल से वह एजेंसी तो हमारी गवर्नमेंट ही है और गवर्नमेंट को अपनी बसेज् चलानी चाहिये। अगर 'नो प्रोफिट नो लौस' पर चलाते हैं तो सिवाय गवर्नमेंट के और कोई नहीं चला सकती है। क्योंकि जहां प्राइवेट इन्डीविजुअल का सवाल है वहां हमेशा प्रोफिट का सवाल आयेगा। तो इसलिए माननीय मन्त्री महोदय को यह स्पष्टीकरण करना पड़ेगा कि क्या उन इतना हार्ड एटीट्यूड रहेगा कि वह यूनियन रिप्रेजन्टेशन्स को भी टर्न डाउन कर देगी ?

दूसरा सवाल यह आता है कि जो हमने टैक्स गुड्स पर, पब्लिक कैरियर्स पर बढ़ाया है..........

श्री नाथूराम मिर्धा (यातायात मंत्री) : पब्लिक कैरियर्स पर टैक्स नहीं बढ़ाया है।

श्री श्रीभानसिंह : पब्लिक प्राइवेट कैरियर्स पर जो टैक्स बढ़ा है उसका क्या असर होता है, यह भी हमें देखना पड़ेगा। आखिर पेट्रोल का रेट जो ५॥ आने कर दी है उसका असर भी देखना पड़ेगा। टैक्स लगाने से पहले हमको उसके टोटल इफेक्ट को देखना होगा। ५॥ आने बढ़ा कर जो टैक्स लगेगा उसके लिए हमें यह नहीं देखना है कि एक इन्डीविजुअल ओनर या प्राइवेट इन्डीविजुअल पर क्या असर होता है। गुड्स की जो कोस्ट है, जो ट्रांस्पोर्टेशन कोस्ट है उस पर क्या असर होता है ? जहां तक रोड टैक्स या विहकील्स टैक्स का सिद्धान्त है वह एक लग्जरी का साधन है और दूसरा सिद्धान्त यह है कि जो सड़कों को वीयर एण्ड टीयर करें, जो सड़कों पर प्लाई करें तो उसका खर्च रिकूप होना चाहिए। इसके सिवाय तीसरा सिद्धान्त कोई और नजर नहीं आता है। जब गुड्स की कोस्ट बढ़ेगी तो हमको सोचना पड़ेगा कि हमारे टैक्स का इफेक्ट पूअर मैन पर होगा। मैं यह मानकर चलता हूं कि हमारे यहां प्लानिंग के अन्दर एक इन्डीवीजुअल इनीशियेटिव के लिए, एक प्राइवेट एन्टरप्राइज के लिए हमारे प्लानिंग के अन्दर सिद्धान्त है और हमें जो टैक्स लगाना होगा वह इस ध्येय से लागू होगा कि यह जो इन्डीविजुअल इनीशियेटिव है इसको मेन्टेन किया जाय। अब यह देखना पडेगा कि जो गुड्स के ट्रान्सपोर्टेशन चार्जज् हैं वे बढ़ गये है तो कन्ज्यूमर्स के पास जो गुडस पहुंचता है उसका टोटल इफेक्ट पूअरमैन के ऊपर या गुड्स के पर्चेज् करने वाले पर क्या होगा ? जब यह दृष्टिकोण हम देखते हैं तो हमें मालूम होता है कि जो यह पेट्रोल की दरें बढ़ा दी गई हैं उससे गुड्स के चार्जेज् पर इफेक्ट पड़ेगा और कन्ज्यूमर्स को चीजें मंहगी पड़ेंगी। मैं यह मानता हूं कि जो हमारे ओनरेबिल मिनिस्टर साहब ने टैक्स लगाया है वह ५॥ आने पेट्रोल पर लगाया है मगर जहां तक मेरा ख्याल जनता है उन्होंने ६ आने सीलिंग रखा है। ६ आने से ज्यादा कोई भी गवर्नमेंट पेट्रोल पर टैक्स नहीं लगायेगी। परन्तु मन्त्री महोदय ने ५॥ आने पेट्रोल पर लगा दिये हैं तो हमारे इन्कम लेने के लिये जो फ्यूचर रिसोर्सेस हो सकते थे या इनको धीरे-धीरे डेवलप कर सकते थे, उसको ५॥ आने पर लाकर खत्म कर

(श्री श्रीमानसिंह)

दिया। अब ५॥ आने से ज्यादा और क्या बढ़ा सकते हैं? जब कि ६ आने ही सीलिंग फिक्स कर दिया गया है। यह बहुत ही हैवी बर्डन है। अगर एक आना बढ़ा देते तो इससे ज्यादा कोई नुकसान नहीं होता। अब जब कि ५ आने की सीलिंग इन्क्वायरी कमीशन ने रिकमन्ड की है तो अब कितना बाकी रह गया और आपके फ्यूचर प्रोस्पेक्टस क्या हैं। फिर भी इस ६ आने की सीलिंग और इस प्रिन्सिपल डिफरेंस को सोचें कि पैट्रोल एक प्राइस पर मिलेगा। अगर पेट्रोल एक प्राइस पर मिलेगा तो इससे बहुत कुछ समानता आ जायेगी। माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका ध्यान दिलाऊं कि जब कि जयपुर में २ रुपये १४ आने में एक गैलन पेट्रोल मिलता था उस समय भरतपुर में ३ रुपये ६ पैसे गैलन मिलता था। अब जब कि ५॥ आने का टैक्स पैट्रोल पर आपने और लगा दिया तो उसका असर आप देख सकते हैं। तो इस टैक्स के इन्क्रीज होने का हमको ध्यान रखना पड़ेगा कि एक पैसेन्जर बस जो भरतपुर से जयपुर आती है उसकी कॉस्ट आकर क्या पड़ेगी? मेरे ख्याल से इस मामले में माननीय मंत्री महोदय को सेन्टर से रिक्वेस्ट करनी चाहिये या फिर उनको यह स्टेप लेना चाहिये कि जो भी पैट्रोल के Freight चार्जेज हैं वह सब जगह एक ही आकर पड़ें, चाहे मोटर कहीं से भी आती है और कहीं भी आती हैं और कहीं भी जाती है। तीसरा सिद्धान्त इस पर मोटर विहीकल्स का मैं यह समझता हूँ कि हमारे यहां पैट्रोल की दरें एक हों, उसमें यूनिफार्मटी हो। लेकिन टैक्स हर साल बढ़ता है और फिर भी पैट्रोल कन्ज्यूमर्स को एक द्वार पर नहीं मिलता है। यह डिस्क्रिमिनेशन और डिस्लोकेशन कॉस्ट ऑफ प्रोडक्शन पर असर लाता है, ट्रान्सपोर्टेशन पर असर लाता है। इन्डिवीज्युअल इन्सेन्टिव और ट्रान्सपोर्ट सर्विस को, जिसे हमें टेन टाइम्स मल्टीप्लाई करना है, जो हमने द्वितीय पंच वर्षीय योजना का प्लानिंग का टार्गेट रखा है, उसको हमें पूरा करना है तो हमको यह देखना पड़ेगा कि यह ट्रान्सपोर्ट और ट्रान्सपोर्ट सर्विसेज हैं उन सबका मलटीप्लिकेशन डेवलप होगा या नहीं?

तीसरी बात यह है कि हम सामान्य टैक्स लेते हैं, यूनिफोर्मिटी ऑफ रेट्स का कर रहे हैं। बस सर्विस का जो प्रोसीजर है पब्लिक केरियर आदि जो हरेक जगह पर टैक्स पे करती है, हमें उस पर सोचना पड़ेगा यू. पी. की बस अगर राजस्थान में आती है, पब्लिक केरियर अगर राजस्थान में आता है तो राजस्थान उसके लिये सेपरेट टैक्स क्यों ले? यू. पी. में हाइयर रेट्स हो सकते हैं। जहां वे रजिस्टर होते हैं एक तो वहां पर वे पे करें और दूसरा राजस्थान में सरकार ले, यह समानता नहीं है। अगर हम इन सब बातों में समानता लाना चाहते हैं तो टैक्स की दर बढ़ाने का एक सिद्धान्त यह भी होना चाहिये कि जो आसपास के प्रान्त हैं उनके लेवल पर आ जावें। लेवल पर आ जाने का मकसद यह है कि यू. पी की बस अगर राजस्थान में एन्टर होती है तो उस पर टैक्स नहीं लगना चाहिये। उसी प्रकार राजस्थान की बस दूसरे प्रान्तों में एन्टर करती है तो उसको एन्ट्री फी देनी नहीं चाहिये। यह जो डबल टैक्स लेवी की जाती है इस मद में राहत दिलानी चाहिये।

चौथी बात यह आती है कि कमीशन ने यह रिकमन्ड किया कि जो अगर हाइयर रेट्स

Page No.76

(श्री श्रीमानसिंह)

लेते हैं तो पेट्रोल की सीलिंग रेट भी मुकर्रर करनी होगी। आज-कल का सीलिंग साढ़े पांच आना है, अब कुछ टैक्स बढ़ा दिया है तो ६ आने का सीलिंग मद्रास में प्रिवेल (prevail) करता है, मुझे ऐसा ख्याल है। इस बारे में ट्रान्सपोर्ट इन्क्वायरी कमीशन ने जो रिपोर्ट दी है उसने यह रिकमन्ड किया है कि सीलिंग मद्रास में जो है वह रिड्यूस करना चाहिये। वह इतना रिड्यूस करना चाहिये कि जिससे इनसेन्टिव किल न कर सके। मद्रास के अन्दर सीलिंग ६ आना डेट्रीमेन्टल है, यह एक्स्ट्राआर्डिनरी (extraordinary) हो सकता है, लेकिन हमारे यहां भी तो साढ़े पांच आना लगा दिया है।

इसके अलावा हमारे यहां पर पर्मिट सिस्टम है। अगर यह टैक्सेशन बिल पास हो गया तो कार्स पर, केरियर्स पर और पेट्रोल पर ज्यादा टैक्स लागू हो जायगा। रिन्युअल पर्मिट सिस्टम है उसके लिये फी पे करें। इस तरह से हरेक जगह पर हम टैक्स लेवी करते हैं, तो इन स्टेजेज़ पर हम कन्सोलिडेशन का इन्सीडेन्स निकालें तब शायद बर्डन हेवी आकर पड़ेगा। अगर हम टैक्स की दर बढ़ाते हैं तो जो पर्मिट को रिन्युअल करने के चार्जेज़ करते हैं, एन्ट्री फीस चार्ज करते हैं वह रिमूव कर देनी चाहिये। क्योंकि हमने रेट्स बढ़ा दिये हैं। इस आधार पर इनको रिमूव कर देना चाहिये। यदि हमको ट्रान्सपोर्ट को डेवलप करना है, इन्डिवीज्युअल को एनकरेज करना है, हमको रेट्स डेवलप करना है तो हम जिन प्रिन्सिपल्स पर चलते हैं, जो डिफरेन्ट स्टेजेज़ पर टैक्स लेवी करते हैं, उन स्टेजेज़ में हमें राहत देनी पड़ेगी।

जहां तक मेरा ध्यान है उदयपुर में कोर्पोरेशन है और भरतपुर में भी Municipility है; इस तरह से थोड़े बहुत टेक्सेज़ लोकल बोडीज़ भी लेवी होता होगा। कोर्पोरेशन विहील टेक्स लेते हैं और भी कई प्रकार के टेक्स लगा सकते हैं। उनके यह अधिकार में है। लोकल बोडीज़ वह टैक्स म्युनिसिपल लिमिट्स में लगा सकती है। तो ऐसी हालत में हमें यह वर्क आउट करना होगा कि कितनी स्टेजेज़ पर हमारे यहां टेक्स लगते हैं और कितनी स्टेजेज़ पर पे करना होता है। उधर राजस्थान गवर्नमेंट पर्मिट दे, उसके लिये एन्ट्री फीस देनी पड़ती है, सेल्स टेक्स दे फिर यदि इतना देने पर भी अगर लोकल बोडीज़ की लिमिट में घुसे तो फिर टेक्स पे करें। अब आपने लोकल बोडीज से भी अधिकार ले लिये कि जो प्रोसीड्स आप कलेक्ट करते हैं उसको डिस्ट्रिब्यूट करेंगे लोकल बोडीज में तो सक्सेसिव स्टेज पर जो टेक्स होगा उस स्टेज पर राहत दिलानी होगी। आप मोटर-पार्ट्स पर, अक्सेसरीज़ पर सेल्स टेक्स लगाते हैं और इनके डिफरेन्ट रेट्स रहते हैं। तो जब आप Transport को डेवलप करना चाहते हैं तो अक्सेसरीज़ आदि पर टेक्स की दर कम करनी होगी। आज हम जब कि भारतवर्ष के अन्दर मोटर इन्डस्ट्री को कायम करना चाहते हैं और यदि इस लिहाज से इस इन्डस्ट्री पर टेक्स लेवी करते हैं, तो यह एक प्रकार से इस प्रकार की इन्डस्ट्री को तरक्की करने में बाधा होगी। जब हम चाहते हैं कि यह इन्डस्ट्री हमारे यहां फ्लारिश हो तो हमें इस प्रकार की आर्टिकल्स पर टेक्सों में कमी करनी होगी।

इसके अलावा हमारे देखने की चीज यह है कि इस प्रकार टेक्स बढ़ाने की जरूरत क्यों पड़ी? मैं नहीं जानता कि राजस्थान के

Page No.77

(श्री श्रीमानसिंह)

अन्दर कोई रोड फंड है। आज यह खुशी की बात है कि ट्रान्सपोर्ट मिनिस्टर और पी० डब्लू० डी० मिनिस्टर एक ही हैं। मैं उनको एक सजेशन के रूप में कहना चाहता हूं कि जो रोड्स का वीअर एन्ड टीअर होता है उसके लिये एक रोड फंड के नाम से फंड कायम करें। इस प्रकार रोड टेक्स से जितनी भी आमदनी हो वह जनरल रेवेन्यू में न रखी जाकर रोड्स के डेवलपमेंट के लिये रखी जानी चाहिये। यह फाइनेन्स का साउन्ड प्रिन्सिपल हो सकता है। मैं यह मानता हूँ कि हमारे ट्रान्सपोर्ट मिनिस्टर इस प्रकार के टेक्स से जो आमदनी होगी उसको जनरल रेवेन्यु में डिपोजिट करवा दें किन्तु जो हमारे रोड्स पर विअर एन्ड टिअर होता है उसकी रिपेयर होती रहे, इस प्रकार का प्रबन्ध रखना चाहिये जिससे नई रोड्स बनती रहें। इसकी आमदनी में से इतना पर्सेन्टेज़ इस काम के लिये होगा, यह हमें तय करना चाहिये। आज हम देखें, तो भारतवर्ष की बेक बोन्स जो रहती हैं वे गांवों में रहती हैं। आज रूरल रोडस पर हमारी सरकार का ध्यान नहीं, स्टेट गवर्नमेंट का ध्यान नहीं। इसके लिये हमें एक रूरल फंड कायम करना चाहिये और मेजोरिटी ऑफ पर्सेन्टेज इस टेक्स का इन बातों पर खर्च किया जाना चाहिये, मेजोरिटी ऑफ पर्सेन्टेज रूरल रोड डेवलपमेंट के लिये रखना चाहिये। शहरों के अन्दर सड़कें बनती हैं, डिवीजनल हैडक्वार्टस पर सड़कें बनती हैं, उनको डिस्ट्रक्ट हैडक्वार्टस से कनेक्ट किया जाता है, लेकिन हमारे पास ऐसी कोई योजना नहीं जिसके अन्तर्गत रूरल रोडस बनायी जाती हों, इसके लिये कोई फंडस नहीं। फंडस आप इस तरह रख सकते हैं कि इस टेक्स से जो रकम वसूल होती है तो उसमें १५ पर्सेन्ट या बीस पर्सेन्ट ईयर मार्क करके रख दें कि इतना रुपया केवल रूरल रोड्स के लिये खर्च होगा। मैं आपको एक इन्स्टान्स दूं। बयाना टू रूडावल तक रोड बनी और उस पर बस सर्विस चली। वह बयाना से रूडावल तक चली। रूडावल के आगे रोड नहीं तो वह बस जाकर रूडावल तक रुक जाती है। जब इस रोड की योजना बनायी गई तो इस बात का ध्यान नहीं रखा गया कि रूडावल से आगे के रास्ते का क्या होगा? बस का जो डेस्टिनेशन है वह वहां तक पहुंच कर रह जाता है। अगर आगे भी रोड कन्स्ट्रक्ट होती तो यह बस सर्विस आगे तक चल सकती थी। और यदि ऐसा होता तो टेक्सेशन के रूप में हमें ज्यादा आमदनी हो सकती थी। इसलिये मेरा यह निवेदन है कि स्टेट रोड फंड कायम करना चाहिये जिसमें ५०-६० पर्सेन्ट जो टेक्सेशन से इन्कम आती है तो वह इस फंड के अन्दर रखनी चाहिये।

आज इन्क्रीजिंग रेटस का जो आधार है वह इसलिये है कि हमें प्लान को एचीव करना है, इसलिये यह टेक्सेशन करना है। चाहे आप मुझे ऑप्टिमिस्ट मेन्टेलिटी का माने या पेसिमिस्ट मेन्टेलिटी का मानें, मैं यह जरूर कहूँगा कि यह जो टेक्सेशन का उसूल है और जिस प्रकार से हम यहां प्रचार करते हैं कि प्रेजेन्ट जेनरेशन के लिये और फ्युचर जेनरेशन के डवेलपमेन्ट के लिये हम इस प्रकार से सेक्रीफाइज करें और हेवी टेक्सेशन हमें बिअर (bear) करना चाहिये। मगर जब हमारे सामने इस प्रकार की पोज़ीशन आती है, एक तरफ तो हमें प्लान का टार्गेट अचिव करना है तथा दूसरी ओर हमारे पास आमदनी के रिसोर्सेज़ कम है तो हमें चाहिये यह कि हम अपने प्लान के टार्गेट्स को रिसोर्सेज़ के अनुसार एडजस्ट करें। तो क्या इसके अन्दर पेसिमिज़्म आता है?

(श्री श्रीमानसिंह)

क्या इसके अन्दर कोई डिफीटिस्ट मेन्टेलिटी आती है कि हमारे जितने रिसोर्सेज़ हैं उतने ही हम अपने इस प्लान के टार्गेट कर लें।

मगर हम जब कहते हैं कि प्रेज़ेन्ट जेनरेशन को भविष्य के लिए सैक्रिफाइस करना चाहिये तो हमें देखना होगा कि हम किससे यह सैक्रीफाइस मांग रहे हैं? हमारे यहां ७० पर्सेन्ट गरीब हैं। उनसे आप सेक्रिफाइस मांग रहे हैं? वे सेक्रीफाइस क्या कर सकते हैं जिनके पास दो वक्त खाने को सिर्फ है, जो दो वक्त खाना खाते हैं। क्या हम उनसे कहें कि एक वक्त खाने को सैक्रीफाइस करो? जिसको एक वक्त भी पूरा नहीं मिलता उसको फिर कहें कि आप प्लानिंग के लिये, इस प्लानिंग के टार्गेट को अचीव करने के लिए सैक्रीफाइस करिये? तो क्या वह एक वक्त खाने को भी सैक्रीफाइस कर दें?

आखिर हमें सोचना पडेगा कि हम सैक्रीफाइस किनसे चाहते हैं? ७० पर्सेन्ट से ये जितने रेस्ट ऑफ दी पर्सेन्टेज बचे हैं उनसे चाहते है? तो प्राइवेट कारों को टैक्स करना चाहिए था। शायद उन्हें कारें यूज़ न करनी पडें तो न करें। दूसरे मुल्कों में, चीन को लीजिये वहां प्राइवेट कारें हैं भी नहीं। तब तो हम समझते कि सरकार की कोई पोलिसी है। मगर समान रूप से सब पर फिक्स कर दिया। चीन में तो प्राइवेट कारें दिखती नहीं। वे समझते हैं कि यह लग्ज़री है। जब वहां प्राइवेट कारें नहीं हैं तो यहां क्यों? जो प्राइवेट कारें मेन्टेन कर सकते हैं वे अधिक टैक्स का बोझा भी बर्दाश्त कर सकते हैं, वे प्रोवाइड कर सकते हैं। तो यह सिद्धान्त हमें मान लेना चाहिये।

श्री मनोहर कोठारी (कुम्भलगढ़): माननीय उपाध्यक्ष, महोदय, मोटर विहिकल टैक्सेशन अमेन्डमेंट बिल हमारे सामने है। इस सम्बन्ध में जो प्रस्ताव आया है कि इस बिल को सिलेक्ट कमेटी के सुपुर्द कर दिया जावे, मैं इस के पक्ष में अपने विचार प्रकट कर रहा हूं। जब मोटर वेहीकल टैक्सेशन बिल के बारे में हम विचार करते हैं तो हमें मालूम होता है कि इस टैक्स का अधिकांश असर उन लोगों पर पडता है जो गांवों में रहते हैं।

प्रथम तो यह है कि इस टैक्स को लगाने में या इसकी वृद्धि में इस बात का कोई ध्यान नहीं रखा गया कि जोमोटर पक्की सडक पर चलती है या डामर की सड़क पर चलती है उसके मुकाबले में कच्ची सड़क पर या कच्चे रास्तों में चलती है, उसमे कोई भेद नहीं किया गया, उनमें कोई अन्तर नहीं किया गया। मैं समझता हूं कि इस बात से कोई इन्कार नहीं कर सकता कि गत पांच-सात वर्षों में हमारे देश में मोटर यातायात का बहुत विकास हुआ है। पर इसके बावजूद भी उन लोगों को जो कच्चे मार्गों पर सफर करते हैं काफी परेशानियां उठानी पड़ती हैं और उन्हीं लोगों पर इस बिल का असर पडता है। अभी हमारे एक सम्माननीय साथी ने यह बताया कि प्रस्तावित संशोधन से मोटर संचालकों पर कोई असर नहीं पड़ता क्योंकि उनके द्वारा पक्के मार्ग पर चलने वाली मोटरों पर ६ पाई प्रति मील एक यात्री से किराया वसूल किया जाता है, जब कि कच्चे मार्ग पर चलने वाले से १२ पाई प्रतिमील वसूल किया जाता है। इस प्रकार कच्चे रास्ते पर चलने वालों को तकलीफें भी उनको अधिक उठानी पड़ती हैं और पैसा भी उनको ज्यादा देना पडता है। होना तो यह चाहिये था कि पक्की सड़क पर चलने वालों से ज्यादा पैसा लिया जावे बमुकाबले उनके जो कच्चे मार्गों पर चलते हैं।

(श्री मनोहर कोठारी)

इसके सिवाय मैं निवेदन करना चाहूँगा कि हमारे यहां पचीस सीटों के नीचे तक की गाड़ियों पर, जिन्हें वे कच्चे रास्तों पर चलाना कहते हैं इसलिए उन पर टैक्स नहीं बढाया गया है, ऐसा कहा गया है। उन पर टैक्स २५ रुपया प्रति आदमी रक्खा गया है। इस सम्बन्ध में मैं निवेदन करना चाहूंगा कि हमारे यहां पचीस सवारी की गाड़ियां आज लगभग समाप्त सी हैं। बहुत थोड़ी जगहें ऐसी बच गई होंगी जहां आज २५ सवारी की गाडियां चलती होंगी क्योंकि न तो यह मोटर मालिक के इन्टरेस्ट में ही होती हैं और न उसे उचित लाभ ही मिल पाता है। स्टाफ का खर्चा उसे उतना ही करना पडता है जितना बड़ी गाड़ी के रखने में, इसलिये उसे पचोस सवारी की गाडी में ड्राइवर, कन्डक्टर, क्लिीनर आदि मेन्टन करने में असुविधा भी होगी और खर्चा अधिक पडेगा, बमुकाबले आमदनी के। पचीस सवारियों से आमदनी कम होगी और खर्चा उतना का उतना ही रहेगा। अतः उससे इस बात की अपेक्षा नहीं की जा सकेगी कि वह रोड ट्रान्सपोर्ट की पूरी फेसीलिटीज़ लोगों को दे सकें। तो आज इस दृष्टि से भी ये पचीस सवारी की गाडियां कम हो गई हैं।

इसके सिवाय मैं निवेदन करूंगा कि हमारे यहां जो टैक्सेशन हैं वे हिन्दुस्तान में अन्य स्टेटों के टैक्सों से बहुत अधिक हैं। अब तक भी राजस्थान में पहले ही टैक्स बहुत बढ़े हुए हैं। मैं कुछ फिगर्स इस सम्बन्ध में सदन में रखना चाहूंगा जो इस बात को बतावेंगे कि हमारे यहां अब तक जो टैक्स हैं वे अधिक हैं बमुकाबले दूसरी स्टेटों के। वे इस प्रकार हैं।

पश्चिमी बंगाल में ३० सवारी पर २४१)
यू० पी० में ३६०)
बम्बई में ५००)
पंजाब में २१६)
बिहार में २५०)
आसाम में २४५)
दिल्ली में २१६)
हैदराबाद में २४५)
राजस्थान में ७५०)

ये तीस सवारी की गाड़ी पर वर्क आउट किये गये फिगर्स है, जो एक मोटर ऑपरेटर को देने पड़ते है। आज और सभी जगहों से हमारे यहां राजस्थान में अधिक टैक्स है। बम्बई में ५००) है, जब कि राजस्थान में, हमारे यहां, आज भी ७५० रु० देने पड़ रहे हैं और दूसरी जगह यही फिगर्स कोई ३००) के करीब आते है। तो मैं नहीं समझता कि जहां पर पहले ही हैवी टैक्स हों वहां टैक्स और बढ़ाना कहां तक उपयुक्त होगा! यह सदन के लिए भी विचारणीय स्थिति है।

इसके सिवाय यदि हम ध्यान से देखें तो हमारे यहां पर जितने मोटर ऑपरेटर्स है उनकी जितनी आमदनी है उसका ३४ प्रतिशत करों के रूप में और टैक्सेशन के रूप में उन्हें दे देना पड़ता है, फिर वे टैक्स चाहे लोकल बोडीज़ के हों या राज्य सरकार के, चाहे फिटनेस सार्टीफिकट के नाम से वसूल किया जाता हो, चाहे रोड टैक्स के नाम अथवा परमिट फीस के नाम से लिया जाता हो, ३४ प्रतिशत करों के रूप में दे दिया जाता है। जब कि अमेरिका जैसे देश मे यही रेशियो साढ़े चार परसेन्ट आता है। वहां आय का कुल ४॥ परसेन्ट ही कर के रूप में लिया जाता है।

(श्री मनोहर कोठारी)

इसके सिवाय एक बात जानकर ताज्जुब होता है कि यह मान लिया जावे कि यहां टैक्स उन बड़े मोटर आपरेटरों पर पड़ेगा जो पैसा कमाते हैं, जैसा मेरे एक सम्माननीय साथी ने बताया कि हमारे यहां जो मोटर का धन्धा करते हैं वे वास्तव में काफी पैसा कमा रहे हैं, यदि इस बात को मान भी लिया जावे तब भी निवेदन करूंगा कि इसमें ऐसी व्यवस्था होनी चाहिये थी कि जो कोऑपरेटिव बेसिस पर ट्रान्सपोर्ट का धन्धा करते हैं कम से कम उन पर तो वह टैक्स नहीं बढ़ाया जाना चाहिये। यदि हम प्राइवेट एन्टरप्राइज को कम करना चाहते हैं तो इसके लिये टैक्स बढ़ाये जाने की बात समझ में आ सकती है, पर कोऑपरेटिव बेसिस पर चलने वाली समिति या संस्था के द्वारा चलने वाली बसों पर भी टैक्स लगा देना उचित नहीं। कोऑपरेटिव बेसिस पर ५०० सौ या इससे कम या ज्यादा आदमी मिलकर एक समिति के रूप में यह धन्धा करते हैं, वे या उनसे छोटे दूसरे जो ऑपरेटर हैं, माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके जरिये परिवहन मन्त्री जी को निवेदन करना चाहता हूं कि वे ऑपरेटर उन बड़ों के मुकाबले में कम्पीटीशन में नहीं ठहर सकेंगे। यही कारण है कि बड़े बड़े ऑपरेटरों के मुकाबले में ये छोटे आपरेटर काफी कठिनाइयां अनुभव करते हैं और वे आउट ऑफ मारकेट होते जा रहे हैं। उनके इन्टरेस्ट को सेफ गार्ड करने के लिए भी यहां हमें सोचना पड़ेगा। एक तरफ ऐसे नियम हैं कि जिसके पास दस से ज्यादा गाड़ियां हैं उनको रिबेट दिया जाय है, उनको कोई १०% पर्सेन्टेज छोड़ दिया जाता है। मेरी यह समझ में नहीं आता कि जहां हम एक आदमी से ज्यादा टैक्स वसूल करना चाहते हैं, वहां जिसके पास ज्यादा वैहिकल्स हैं, जो ज्यादा कमाता है, जो ज्यादा अफोर्ड कर सकता है, जिसका ज्यादा इन्टेरेस्ट उसमें हो, बल्कि मैं निवेदन करूंगा कि जिनको ज्यादा मुनाफा मिलता हो उनको टैक्सों में रियायतें दी जाती हैं तो, यह बात भी मेरे कुछ कम समझ में आती है।

इसके सिवाय मैं अन्त में इतना निवेदन करना चाहता हूं कि आज से पहले जो स्थिति थी उसमें भी मोटर ओपरेटर को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ा है, पर अब जब कि पेट्रोल पर साढ़े पांच आना पर गैलन टैक्स बढ चुका है तो कम्पेरेटिवली देखेंगे तो जो टैक्स आज यहां पर इम्पोज किये जा रहे हैं वे छोटे लोगों पर विशेष भारी और असुविधाजनक होते हैं, ऐसे लोगों की रोजी का सवाल सामने आवेगा। वे लोग मार्केट में टिक नहीं सकेंगे और निश्चित तौर पर उन्हें अपना रास्ता खाली करना पड़ेगा। यह एक बहुत बड़ी बात है और इसलिए, उपाध्यक्ष महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इस सम्बन्ध में विस्तृत जानकारी की आवश्कता है, इस सम्बन्ध में काफी सोच–विचार की भी आवश्यकता है। मैं इस बातसे सहमत नहीं हूँ कि इस टैक्स को रेज करने से सरकार को कोई विशेष लाभ होगा। इसलिए यह बिल सिलेक्ट कमेटी के सुपुर्द किया जाना चाहिये और इस बिल में इस लाइट में आवश्यक परिवर्तन करने चाहिए।

अन्त में मैं एक बात निवेदन करते हुए यह कहूँगा कि जिन लोगों से टैक्स वसूल किया जाय और खास कर जिन टैक्सेज के

Page No.81

(श्री मनोहर कोठारी)

जरिये राजस्थान सरकार को परिवहन की बहुत बड़ी आमदनी होती है, जिन लोगों से टैक्स लिया जाता है, उन लोगों की दिक्कतों पर भी ध्यान दिया जाय। मैंने कई ट्रान्सपोर्ट की मीटिंग्स देखी हैं उनमें अक्सर यह देखा जाता है कि उन लोगों के लिए बैठने की जगह भी नहीं है। उदयपुर ऑपरेटर्स को कोटा बुलाया जाता है, कोटा के ऑपरेटर्स को उदयपुर बुलाया जाता है। मैं कहता हूं कि आप टैक्स लगाइये, मैं यह नहीं कहता कि टैक्स नहीं लगाये जायं, अगर टैक्स बढ़ाने की योजना हो और आवश्यकता ही हो तो टैक्स भी बढ़ाइये, लेकिन टैक्स बढ़ाने के साथ साथ उसके अनुपात में अगर रियायत नहीं देते हैं उन लोगों को जिनसे उक्त टैक्स लिया जाता है, अगर उन लोगों को पर्याप्त सुविधा नहीं देते हैं तो यह अच्छी बात नहीं होगी।

श्री उपाध्यक्ष : We are going a a little astray, hon'ble member, from tho debate.

श्री मनोहर कोठारी : मैं यह निवेदन करना चाहूंगा, उपाध्यक्ष महोदय, कि यह इससे सम्बन्धित है, इस टैक्सेशन बिल से सम्बन्धित है। मैं यह कहता हूं कि जब इसका इससे सम्बन्ध है तो जिनसे आप टैक्सेज़ वसूल करते हैं, उनको भी राहत मिले, सुविधा मिले। जो कोटा के केसेज़ हों उनको कोटा में ही रख कर फैसला किया जा सकता है। लेकिन आज हम देखते हैं कि उदयपुर और भीलवाड़ा वालों को कोटा में बुलाया जाता है और कोटा और बूंदी वालों को उदयपुर में बुलाया जाता है। उनके लिए बैठने की व्यवस्था हो, यह बड़ी आवश्यक बात है। जब टैक्स वसूल किया जाता है तो टैक्स देने वालों के प्रति भी सम्मान भी होना चाहिए। इतना अर्ज करते हुए यह कहना चाहूंगा कि यदि इस बिल को सिलेक्ट कमेटी के सुपुर्द किया जाय तो अनुचित बात नहीं होगी और इस पर विशेष तौर पर विचार करने की आवश्यकता है।

श्री पी. के. चौधरी (फुलेरा) : उपाध्यक्ष महोदय, जो प्रस्ताव यहां रखा गया है इस बिल को सिलेक्ट कमेटी के सुपुर्द करने के लिए, उसका मैं समर्थन करता हूँ और समर्थन करने की जो वजह है वह मैं आपके जरिये सदन के सामने पेश करना चाहता हूं। मैं देखता हूँ कि जिस ढंग से टैक्स बढ़ाया गया है, हालांकि जैसा माननीय मन्त्री महोदय ने बार बार यहां टैक्सेशन इन्क्वायरी कमेटी का जिक्र किया है, उसको दुहाई दी है, टैक्सेशन इन्क्वायरी कमेटी ने फलां रिकमन्ड किया और उसके मुताबिक यह किया जा रहा रहा है। लेकिन एक चीज़ मेरी नजर में आती है वह यह है कि यदि एक कोमन मैन की दृष्टि से इसको देखते हैं, कॉमन सेन्स की दृष्टि से इसको देखते हैं, टैक्स के स्ट्रक्चर को देखते हैं तो उसमें कोई साइन्टिफिक बेसिस नहीं पाते हैं। यह सीट को लेकर किया गया है, इसको रूल ३ से किया है। हर एक पर तीन तीन रुपया बढ़ा दिया गया है चाहे मोटर साइकल हो, चाहे छोटी मेकेनाइज़्ड साइकल हो, चाहे केरियर हो, चाहे केब्स हों। दूसरे में पांच रुपया लगा दिये हैं। मैं कहूंगा कि रूल ३ से जो टैक्स बढ़ाया गया है उसके पीछे कोई साइन्टिफिक बेसिस नहीं था। मैं यह भी कहूंगा कि अगर टैक्स लगाना ही था तो उसको हार्स पॉवर से रिलेट करना चाहिए था। जहाँ तक मुझे जानकारी है, मैं कहूंगा कि सच्चे माने में

(श्री पी० के० चौधरी)

टैक्स अच्छा हो सकता है जबकि उसको हार्स पॉवर के साथ में रिलेट करें। दो हार्स पॉवर की या एक हार्स पॉवर की मोटर साइकल है उसकी रेट बढ़ा कर वही रखी है चाहे वह ८ हार्स पॉवर की गाड़ी हो। ८ हार्स पॉवर की गाड़ी की भी रेट वही रखी है, उसमें भी वही टैक्स रखा है और १४ हार्स पॉवर की गाड़ी के लिए भी वही टैक्स रखा है। केवल सीट के हिसाब से टैक्स लगा दिया है और स्पीड का कोई खयाल नहीं रखा गया है। हार्स पॉवर के साथ साथ स्पीड का सवाल आता है। मोटर साइकल और साइकल में फर्क रखा गया है, केवल केटस का। लेकिन साइकल पर भी टैक्स दिया है, यह मुझे जानकारी नहीं थी। साइकल जिसको मेके-नाइज्ड कहा गया है वह मेकेनाइज्ड नहीं है। साइकल है साधारण साइकल, जिसके पीछे अगर एक छोटी सी मशीन लगा दी है, उससे व्हील को घुमा दिया गया है, उसका एक्सिल से कोई सम्बन्ध नहीं है। मेकेना-इज्ड साइकल ऊंची चढ़ाई पर नहीं चढ़ सकती है, दो आदमी को नहीं ले जा सकती। मोटर साइकल और मेकेनाइज्ड साइकल में फर्क है। मोटर साइकल हॉर्स पॉवर के साथ रिलेट होती है और मेकेना-इज्ड साइकल को मोटर साइकल के साथ रिलेट नहीं कर सकते, लेकिन उसको रिलेट कर रहे हैं। आपको उसमें डिस्टिन्क्शन रखना चाहिये, यह कोई साइन्टिफिक बेसिस नहीं मान सकते। एक रूल ३ लगा देते हैं और इस प्रकार इन पर टैक्स बढ़ा देते हैं। वह साइन्टिफिक बेसिस पर नहीं है, उसमें इन्साफ नहीं होता है। साइकिलों पर १८ के बजाय २१ कर दिया है, चाहे मोटर साइकिल हो चाहे मेकेनाइज्ड साइकल हो। मैं आपको बताऊं कि साइकल चलाते कौन हैं? जो गरीब तबके के लोग हैं वे इसको चलाते हैं, जो मिडिल क्लास के लोग होते हैं वे इसको चलाते हैं। साइकलों और मोटर साइकलों पर बैठना कोई लग्ज़री नहीं। कम्फर्ट के लिए उन पर नहीं बैठते, आराम के लिए उन पर नहीं बैठते, लेकिन हमें जबर्दस्ती बैठना पड़ता है, काम के लिए बैठना पड़ता है। जो कार में चलते हैं उनके लिए कम्फर्ट है, साइ-कलों पर चलना कोई कम्फर्ट नहीं। मोटर कार में जहां कम्फर्ट मिलता है उस सीट पर १५ किया है जबकि साइकल पर १८ के बजाय २१ किया है, मेकेनाइज्ड साइकल में भी एक सीट है। इस प्रकार करना इनइक्वीटेबल है, अनजस्टिस है। मैं समझता हूँ कि इस प्रकार की अनजस्टिस चीज़ नहीं बनाते यदि आप हार्स पॉवर और सीट दोनों को मिला कर टैक्स रखते। इसमें एक समन्वय रखते और ये चीजें जो आज आंखों में खटकती हैं वे नहीं खटकतीं और जो इनइक्विटी है वह नहीं बनती। एक मोटर साइकल आधा होर्स पॉवर की आती है उसका २१ रुपया रखा गया। टैक्सेशन इन्क्वारी कमेटी की नजीर दी जाती है, दुहाई दी जाती है। मैं समझता हूँ कि साइन्टिफिक आधार पर टैक्स नहीं लगाया है। इस बिल में इनइक्विटी है, अनजस्ट है यह। मैं टैक्स बढ़ाने का समर्थक हूं, लेकिन जो यह इनइक्विटी है, इनजस्टिस है, रिले-टिव नहीं है, उसके पक्ष में नहीं हूं। टैक्स बढ़ाने का जो कन्सेप्शन होना चाहिए वह जस्ट होना चाहिए वह जस्ट होना चाहिए, इसमें कोई जस्टिस होनी चाहिए। आर्बिट्रेरी कर देते हैं वह गलत है। आर्बिट्रेरी हम चलायेंगे तो मैं समझता हूँ कि हमें यहां बैठने का अधिकार नहीं होना चाहिये। आज लोग आगों ने हमको यहां पर भेजा है तो उनका हमारे ऊपर कॉन्फिडेन्स है इसलिए भेजा है,

Page No.83

(श्री पी० के० चौधरी)

वे मानते हैं हम समझदार हैं, हम अच्छी तरह काम चलायेंगे, इक्वीटेबली चलायेंगे। लोग पैसा देने के लिए तैयार हैं, पैसा देना चाहते हैं, उनसे पैसा लिया जाय लेकिन वह इक्विटी से लिया जाय, इनइक्वीटेबल डिस्ट्रीब्युशन से पैसा नहीं लेना चाहिए। यही लोग उम्मीद करते हैं और हम भी यही उम्मीद करते हैं। प्लान को कामयाब बनाना चाहते है, प्लान्स को एक्ज़ीक्यूट कराना चाहते हैं, पैसा चाहते हैं तो वे पैसा जरूर देंगे लेकिन जो टैक्स इम्पोज़ करते हैं वह इक्वीटेबली इम्पोज़ करिये। इसलिए मैं देखता हूं कि यह जो टैक्स स्ट्रक्चर है वह इनइक्वटेबली है और यह तक मेन्टेन नहीं हो सकता है जब तक कि हार्स पॉवर और सीट, दोनों से रिलेट नहीं करता।

दूसरी बात माननीय सदस्य ने कही है लग्जरी कार्स के बारे में, प्राइवेट केपेसिटी में जो लोग कार रखते हैं उस पर टैक्स होना चाहिए। जो सर्विस बसेज़ चलती हैं उन पर इन्सीडेन्स ऑफ टैक्स अधिक नहीं पड़ना चाहिए; क्योंकि सर्विस बसेज़ पर जो इन्सीडेन्स ऑफ टैक्स होगा वह वे लोग अपने ऊपर नहीं लेंगे, वे लोगों के ऊपर ट्रांसफर करेंगे; They will transfer it to the passengers etc.

सर्विस चलाने वाले अपने ऊपर टैक्स का इन्सीडेन्स नहीं लगने देंगे और बसेज़ में बैठने वालों के ऊपर वे ट्रान्सफर करेंगे। चाहे आप कितने ही कानून बना दें लेकिन सर्विस चलाने वाले अपने ऊपर लेने वाले नहीं हैं। यह भी सुझाव रखा है कि जो केपिटेलिस्ट क्लास है और अपने घर में प्राइवेट तौर पर कार रखते हैं, अपने प्राइवेट यूज़ के लिये रखते हैं उनमें और सर्विस पर लगने वाले टैक्स के इन्सीडेन्स में फर्क होना चाहिए।

दूसरी बात यह है कि स्माल बसेज़ और बिग बसेज़ पर जो टैक्स लगता है उसमें आपने फर्क रखा है। कुम्भलगढ़ से आने वाले माननीय सदस्य ने इस ओर ध्यान आकर्षित किया है। आपने, जो छोटी बसेज़ हैं जिनमें २५ से ज्यादा आदमी नहीं बैठ सकते हैं, उन पर टैक्स ज्यादा रखा है और जिन बसेज़ में २५–३० से ज्यादा सवारियां बैठती हैं उन पर टैक्स कम रखा है। एक बात की तरफ उपाध्यक्षजी, मैं ध्यान दिलाना चाहता हूं। छोटी बसेज़ के बारे में मैं अर्ज करूंगा कि जिनके पास ज्यादा पैसा नहीं है वे छोटी बसेज़ चलाते हैं। आज राजस्थान में बस की मोनोपोली चल रही है। एक बस ऐसी आई है जिसमें ३५–४० आदमी बैठते हैं और वह ३०-४० मील प्रति घंटे की रफ्तार से कम स्पीड से नहीं चलती। कम रफ्तार से चलाने से उसकी मशीन खराब हो जाती है। वह डिज़ल से चलती है। उसमें एक्सीडेन्टस भी ज्यादा होते जाते हैं। आज वे लोग मोनोपोली करना चाहते हैं। उनके लिये रियायत है, लेकिन कम स्टेटस वाले जो लोग हैं उनके लिये कोई रियायत नहीं है। आज राजस्थान में जायेंगे तो आप देखेंगे कि मारकेंटियस की जो बसेज़ बिडला कम्पनी की है जो ३०–३५ से ज्यादा सीटस् की हैं वे कम सीट वाली बसेज़ को कौम्पीट करके फील्ड में से हटा रही है, उनका कट थ्रोट कॉम्पीटिशन चल रहा है और यह टैक्स स्ट्रक्चर उनकी मदद कर रहा है। जो बिगर हैं वे स्मालर को हटा रहे हैं। जो २५ सीट की चलती है मुश्किल से they are able to maintain

(श्री पी० के० चौधरी)

themselves; मारकेटर्स को फायदा दे रहे हैं। उनका ६ पैसे या दो आने का तेल ३ मील तक चलता है जब कि २५ सीट वाली बसेज पेट्रोल से चलती हैं उन पर खर्चा ज्यादा आता है। लेकिन इसके लिये कोई रियायत नहीं है। इसलिए मैं देखता हूं कि यहां डिस्क्रिमिनेशन है। जो २५ से ज्यादा सीट की बसेज़ हैं उन पर टैक्स कम है और जो २५ से कम सीट वाली हैं उन पर टैक्स ज्यादा है। इससे मैं कोई मोटिव एट्रिब्यूट नहीं करना चाहता हूँ, लेकिन यह डिस्क्रिमिनेशन सिनिस्टर है।

दूसरी बात मैंने यह बताई कि इसमें साइन्टिफिक बेसिस नहीं है। पांच-पांच रुपये बढ़ा दिये हैं। टैक्स स्ट्रक्चर है उसमें ज्यादा हौर्स पॉवर पर ज्यादा रखा जाय और कम पर कम रखा जाय। दूसरी बात यह कहना चाहता हूं कि मोटर साइकल और मिकेनिकल साइकल हैं उस पर कम टैक्स रखना चाहिये लेकिन मैं देखता हूं कि उस पर पहले भी ज्यादा था। मोटर साइकल पर २॥ रु० पहले भी थे और कार पर १॥ रु० लगते थे यह जस्टिस नहीं था, पहला टैक्स भी इक्वीटेबल नहीं था। इसलिये मैं निवेदन करता हूँ कि यह सिलेक्ट कमेटी के सामने दिया जाय, वह इस पर सोच विचार करे और बाद में साइन्टिफिक बेसिस पर रिकमन्डेशन करके टैक्स स्ट्रक्चर बनाया जाय जिससे सेन्स ऑफ इनजस्टिस न रहे। लोगों को असंतोष इस वजह से नहीं होता कि लोगों को फायदा नहीं होता।

श्री उपाध्यक्ष : Hon'ble member to my left will please not doze

श्री पी. के. चौधरी : उपाध्यक्ष जी, मैं यह कह रहा था कि लोगों में असंतोष होता है वह इसलिए नहीं होता कि सरकार से लोगों को फायदा नहीं पहुंचता है। सरकार ने लोगों को ५ साल में काफी फायदा पहुंचाया है। लोगों को इसलिए असन्तोष नहीं है कि टैक्स ज्यादा देना पड़ता है। उनको असंतोष तब होता है जब वे फील करते हैं कि उनके साथ क्या डिस्क्रिमिनेटरी रवैया होता है, सेन्स ऑफ इक्विटी नहीं है, इसलिये जो टैक्स लगाया जाता है वह इम्प्रेक्टिकेबल है, इक्विटेबल नहीं है। ये दो चीजें हैं जिससे डिसकन्टेन्टमेंट है। लोग टैक्स देने को तैयार हैं। ५ के बजाय ४० कर दीजिये, लोग देंगे लेकिन इक्विटी रखिये। आप यह नहीं रखते हैं इसलिए लोग बगावत करते हैं और डिसकन्टेन्टमेंट जाहिर करते हैं।

तीसरी बात उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह कहना चाहता हूं कि यह जो क्लॉज २ रखा है और अमेंडमेंट रखा है, जितने अमेंडमेंट आते हैं वे पुराने एक्ट में अमेंडमेण्ट आते हैं। इसमें लिखा गया है :

"2(i) in column 2 opposite clause (a) of Article 1' for the figures '18', the figures '21' shall be substituted."

इसमें लिख दिया जाता है इस तरह आप देखिये यहां पर क्लॉज ४ में लिखा गया है १५ हजार, दो हजार साढ़े सात हजार इस तरह रखा गया है। ४ से पहले ३ तक क्लॉजेज़ हैं उनमें समझाया गया, मंत्री जी ने ओब्जेक्टस् में एक्सप्लेन कर दिया, लेकिन ४ नंबर के क्लॉज को एक्सप्लेन नहीं किया है इसलिये समझ नहीं पाये। लेकिन हम चाहते हैं कि इस हाउस में प्रेक्टिस की जाय कि जो

Page No.85

(श्री पी० के० चौधरी)

भी अमेण्डमेन्ट्स हाउस में आते हैं उनके ओरिजनल बिल्स और एक्ट्स मेम्बरर्स को दिये जायं। मन्त्रीजी से हम यह चाहते हैं कि इस अमेन्डमेंट पर बहस करना है, बात चीत करनी है तो बाजार में जाकर एक्ट खरीदें तो ठीक बात नहीं होगी। जितने जितने अमेंडमेंट आते हैं, पहले भी देखा है फाइनेंस बिल एग्रीकल्चर इन्कम टैक्स बिल पर अमेंडमेंट आया तब हमारे पास अमेंडमेन्ट भेजा गया, लेकिन ओरिजनल एक्ट की हमको जानकारी नहीं है इसलिये अमेंडमेंट बिल्स रखे जाते हैं उनमें शब्द रखे जाते है कि फलां शब्द को बदल कर फलां शब्द रखा जाय। हमारी समझ में नहीं आता कि इसकी बजाय दूसरा क्या होगा ? इसलिए ४ नम्बर का एक्ट सदन में डिस्कस नहीं हो सकता जब तक कि ओरिजनल कोपी नहीं दी जाती। आयन्दा के लिये उपाध्यक्ष महोदय, आप अपने सेक्रेटेरियेट को इस बात की हिदायत करेंगे कि जो एक्ट इस हाउस में पास नहीं हुए हैं और हाउस होने से पहले सन् ५०–५१ में या उससे पहले पास हुए हैं उन एक्ट्स की हमें ओरिजनल कॉपी दी जाय ताकि उसको समझ सकें। यह ४ नम्बर का एक्ट जो है उसको हम समझ नहीं पाये। इसमें ये रुपये हैं, रोड की माइलेज है या बसेज का टनेज है या क्या चीज है, समझ नहीं पाये ? यह ४ नम्बर का जो एक्ट है, उसको डिस्केशनमें लिए जाने से पहले हम चाहते हैं कि ओरिजनल एक्ट हमको दिया जाय। इतना कहता हुआ मैं सिलेक्ट कमेटी को सौंपने के प्रस्ताव का समर्थन करता हूं।

श्री किशनाराम (रतनगढ) : उपाध्यक्ष महोदय, राजस्थान मोटर विहीकल्स टैक्सेशन (अमेन्डमेन्ट) बिल, १९५७ जिसे हमारे ट्रान्सपोर्ट मिनिस्टर साहब ने सदन में पेश किया है उसके बारे में मैं सदन के सामने कुछ बातें प्रस्तुत करूंगा। यह अमेन्डमेन्ट एक्ट जो पेश किया गया है इसको पेश करते हुए हमारे मिनिस्टर महोदय ने यह नहीं सोचा कि जिस अंगुली में चोट लगती है, उसको यह दर्द होता है या किसी दूसरी को। मोटर के बारे में मेरा २२ वर्ष का अनुभव है और मैं माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आप के द्वारा सदन में इस बिल के बारे में कुछ सुझाव रखूंगा जिन पर, मैं समझता हूं, सदन के माननीय सदस्यगण बहुत कुछ ध्यान देंगे। मैं ज्यादा लम्बा-चौड़ा प्रोग्राम नहीं रखूंगा लेकिन एक चीज पर बोलूंगा। स्टेज केरियर जो हैं, पब्लिक सर्विस व्हीकल्स जो यात्रियों को एक जगह से दूसरी जगह ले जाती है, माननीय मंत्री महोदय २५ सीट की जो गाड़ी है उसके ऊपर ३० रु. पर-सीट टैक्स लगाया है, २५ सीट के नीचे कुछ नहीं यानि पहले से पांच रुपया टैक्स बढ़ाया है, उसके बारे में बोलना चाहूँगा। सोचने की बात यह है कि मोटर मालिक, मोटर ऑपरेटर को क्या दिक्कत आयेंगी। मैंने अगले रोज भी कहा था कि मै इङ्गलिश नहीं जानता हूँ, मैं सदन से प्रार्थना करता हूँ कि मैं इंगलिश नहीं जानता हूँ, लेकिन जिस शख्स को जिस चीज के बारे में अनुभव होता है, वह जरूर कुछ ज्यादा जानता है। तो मैं आप के द्वारा, उपाध्यक्ष महोदय, सदनके सामने एक नमूना रखता हूँ। फतेहपुर शेखावाटी और रतनगढ़ के बीच में १२ बसें चलती हैं, यानि जब १२ बसें चलती हैं तो उनको ३० दिन का महीना तकसीम करने पर ढाई रोज एक के जिम्मे आता है। ढाई दिन उनको बस चलानी पडती है, उसके बाद उनका नम्बर नहीं आता है। हमारे मन्त्री महोदय ने अब जो इस २५ सीट की है, उस

(श्री किशनाराम)

पर पांच रुपया और बढ़ा दिया है । ढ़ाई दिन एक मोटर मालिक को मिलता है । मैं नहीं कहता कि नीचे वालों पर भी बढ़ाया जाय, आपने पांच रुपये बढ़ा दिये लेकिन कुछ सोचा भी इसके बारे में ? मैं समझता हूँ कि राजस्थान के अन्दर जितने मोटर मालिक हैं, वे गरीब हैं, पैसे वाला उनमें एक नहीं है, यह मेरा तजुर्बा है । अगर उनमें पैसे वाले होते तो उनके पास बहुत कुछ और रोजगार है । भोले भाले आदमी हैं, जिनके पास पैसा नजर नहीं आता, वे सोचते हैं पब्लिक की सेवा भी हो जाय और बाल-बच्चों का भी पेट भर जाय । जब उस रूट पर १२ गाड़ियां चलती हैं, तो एक का ढ़ाई दिन का नम्बर आता है, उस पर ३० रुपया टैक्स आपने लगाया है । क्या आपने सोचा कि रतनगढ और फतहपुर के बीच जो २४ मील का टुकड़ा है, वहां बस ऊपर और नीचे कितनी दफा होती है, कितना पैसा उससे मिलता है......... ...

श्री उपाध्यक्ष : माननीय सदस्य ये नमूने कई बार सदन में अन्य सदस्यों द्वारा रखे जा चुके हैं ।

(श्री किशनाराम के खड़े रहने पर) आप अपना स्थान लें तो मैं बोल सकूंगा ।

(श्री किशनाराम के बैठ जाने पर पुनः)

माननीय सदस्य, यह नमूने कई दफा सदन में रखे जा चुके हैं । हम यहाँ पर इस बिल के उसूल पर वाद-विवाद करने के लिए हैं । मेरा यह विश्वास है कि ऐसे उदाहरण तो कई बार रखे जा चुके हैं, जिनकी पुनरावृत्ति भी हो चुकी है, उसे बार बार रख कर सदन का समय खराब न करें तो अच्छा होगा ।

श्री किशनाराम : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह चीज इसलिये कहीं हैं क्योंकि यह नमूना, मोटर टैक्सेशन एक्ट से सम्बन्ध रखता है । मैंने कोई दूसरी बात नहीं कही है । आप कभी दौरा करेंगे तो आपको पता चलेगा कि उन्हें कितनी दिक्कत होती है ?

श्री उपाध्यक्ष : वाद-विवाद में इस प्रश्न को न छेड़िये । मैंने निवेदन किया, उसे ध्यान में रखते हुए आरम्भ रखिये ।

(विराम)

नमूना बताने से जो चीज नजर आती है, उसे नहीं बतायेंगे ।

श्री किशनाराम : नजर नहीं आती है ।

श्री उपाध्यक्ष : ऐसा मालूम होता है आप मुझ से झगड़ने लगे हैं ।

श्री किशनाराम : आपसे नहीं झगड़ रहा । मैं टैक्सेशन के बारे में बोल रहा रहा हूँ । मैं बता रहा था कि जब एक मोटर का ढाई दिन का नम्बर आता है, तो आप सोचिये कि २५ सीट हैं उन पर २५ रुपया पर सीट पर टैक्स लगाते हैं तो मेरी समझ से ६२५ रुपया साल का हो जाता है । अलावा इसके करीब ३०० रु० इन्श्योरेन्स का हो जाता है । इसके अलावा ड्राइवर, कन्डक्टर, खलासी के लिये ज्यादा नहीं तो कम से कम १२५ रुपया तनख्वाह हो जाती है । इसके अलावा आपकी तरफ से मेरा मतलब है, गवर्नमेन्ट की तरफ से ...

श्री उपाध्यक्ष : मेरी तरफ से तो नहीं हो सकता है ।

श्री किशनाराम : जब तक सवाल उस तरफ के लिये रखा जाता है तो आप कहते है कि आपकी तरफ से नहीं और जब इस

(श्री किशनाराम)

तरफ का प्रश्न होता है तो आप अपने ऊपर ले लेते हैं।

श्री उपाध्यक्ष : आपने सुधारा इसलिये कहा। आपने जो आपकी तरफ के है मैंने समझा कि इस कुर्सी पर न आ जाय।

श्री किशनाराम : जब ढाई दिन का नम्बर आता है, आप सोचिये कि ढाई दिन के अन्दर २५ सीट की गाड़ी, जिसमें आपने २५ पैसेन्जर अलाऊ किये हैं मोटर ऑपरेटर को, तो यह जरूरी नहीं कि फतहपुर से रतनगढ़ के बीच चलने वाली गाड़ी है, जिसमें २५ सीट्स हैं, और जिसमें २५ पैसेन्जर बैठ सकते हैं, उसके लिए गवर्नमेंट लिखकर नहीं भेज देती है क्योंकि २५ रुपया पर सीट गवर्नमेंट लेती है, इसलिये १५ आदमियों को उसमें फिक्स आप कर दें। यह नहीं है, हैं, कभी उसमें ५ आदमी बैठते हैं और कभी दो आदमी बैठते है। इससे उनके नुकसान की पूर्ति नहीं होती। मैं समझता हूँ कि इसके अलावा राजस्थान सरकार का एक डिपार्टमेंट है, जो सबसे ज्यादा बड़ा है और उससे आम जनता कुछ परेशान रहती है, वह है पुलिस डिपार्टमेन्ट। फतहपुर में पुलिस स्टेशन है, रतनगढ़ में भी एक पुलिस स्टेशन है और मेरा अनुभव है कि ५ अप में और पांच डाउन में, यानि १० पैसेन्जर फ्री चलते हैं; क्यों? इसलिये कि हमारी राजस्थान सरकार के पुलिस डिपार्टमेंट के जो पुलिस स्टेशन के ऑफिसर होते हैं.......

श्री उपाध्यक्ष : माननीय सदस्य, कृपया अपने विषय को छोड़कर ज्यादा दूर न जायेंगे। बिल के उसूलों पर आपको बोलना है। आप उसूल पर बोलेंगे किन्तु उदाहरण अधिक रख रहे हैं।

श्री किशनाराम : मैं सच्ची बात कह रहा हूं.......

श्री उपाध्यक्ष : माननीय सदस्य कृपा कर स्थान ग्रहण करें। आप अपने विषय पर चलेंगे विषय मैंने बतलाया कि बिल के सिद्धान्तों पर बोलना है। अधिक दृष्टांत आप देते रहे तो समय का उपयोग ठीक तरह से नहीं होगा।

श्री मुरलीधर व्यास : टैक्स के संबंध में जो टैक्स चुकाने पड़ेंगे, यह कह दिया दिया तो कोई हर्ज नहीं है।

श्री उपाध्यक्ष : I hope you will not canvass about the ruling. It is only a suggestion to him, and I expect the hon'ble members not to canvass for him.

श्री किशनाराम : (जारी) माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं जो कुछ बोल रहा हूँ, वह टैक्सेशन के बारे में बोल रहा हूँ। इसका ऑपरेटर के ऊपर क्या असर पड़ता है, उसको जो घाटा होता है उसके बारे में बोल रहा हूँ, दूसरी कोई चीज लेकर नहीं बोल रहा हूँ।

मैं कह रहा था कि जब १० आदमी फ्री आये-जायें, क्यों आये और क्यों जायें, वे इसलिए जाते हैं डिपार्टमेंट द्वारा भेज दिया जाता है और उनको पहले पैसा नहीं दिया जाता, बस वारन्ट नहीं दिया जाता इसलिए वे बेचारे चले जाते हैं, उनको तनख्वाह ४५ रुपये मिलती है, यह वे खर्च कर देते हैं। और मोटर वालों से मिन्नत करते हैं और

(श्री किशनाराम)

फिर भी मना करते हैं तो सख्ती करते हैं और चालान कर देते हैं, एक-दो गवाह बना लेते हैं, और उन पर ५०-१०० रु० जुर्माना होता है। तो मोटर ऑपरेटर लाचार होते हैं, और ड्राइवर, कन्डक्टर १० आदमियों को डेली ले जाते हैं। इसके अलावा, आप सोचिए कि तीन रुपए, तीन रुपये दो आने का एक गैलन पट्रोल मिलना है, और रतनगढ़ से फतहपुर २४ मील है, तो, २४ दूना ४८, २४ मील में आठ गैलन पेट्रोल मजे से लग जाता है। आप सोचिये कि जब आठ गैलन पेट्रोल लग जाता है और दो गैलन मोबिल ऑइल लग जाता है तथा और भी कुछ खर्चा होता है और इसके अलावा गाड़ी की घिसाई होती है, इसके बाद जब २५ रुपया पर सीट टैक्स लग जाता है, काफी रुपये इन्श्योरेन्स के लग जाते हैं, फिर इसके अलावा कोई जरूरी नहीं कि २५ बैठने वाले आ जायं। तब आप सोचिये कि एक महीने में ढाई दिन, १२ महीने में ३० दिन उसको मिलते हैं और तीन दिन की कमाई में से इतना टैक्स देने के बावजूद भी जनता की सुविधा के लिए, इतनी बड़ी सेवा करता है। यह थोड़ी बात नहीं है। उपाध्यक्ष महोदय, आज वे १० हजार रुपया लगा कर एक गाड़ी खरीदते हैं, वे चाहते हैं कि कोई दूसरा आदमी गाड़ी को खरीद ले। यदि उसे पता चल जाय कि कोई आठ हजार भी देने वाला है तो राजस्थान के सब मोटर ऑपरेटर्स अपनी गाड़ियों को एक दिन में बेंच कर आराम से घर में बैठ सकते है। लेकिन करें क्या ? उनकी मोटर को कोई लेने वाला नहीं है, वे जाल में फंस जाते हैं अब आप सोचिये कि वे किस तरह काम चलायें। मेरे कहने का मतलब यह है कि मोटर आपरेटर पर टैक्स बढ़ाया जाता है, और इसके बारे में गवर्नमेंट ने सोचा कुछ नहीं। आज तक कभी सड़क बनाने के बारे में, रास्ते बनाने के बारे में गवर्नमेंट ने कोई कदम नहीं उठाया। कहीं कहीं बारहमासिये रख दिये, नाम मात्र के लिये तो ओवरसियर दो-तीन से काम लेता है और पांच-छः आदमियों की तनख्वाह उठाता है। यह भी सोचिये कि मोटर मालिकों ने कौनसा गुनाह किया है कि आंखें मींच कर सरकार ने उन पर टैक्स लगाना शुरू कर दिया। और सोचना चाहिए कि मोटर मालिक, जनता अगर कहीं जाना चाहती हैं तो वह उसे एक स्थान से दूसरे स्थान पहुंचाता है और देखा जाय तो उसको इसमें फायदा कुछ नहीं है। असली देश भक्ति और जनता की सेवा राजस्थान में राजस्थान के मोटर विहिकल्स के मालिक करते हैं। घाटा खाते हैं इनके बारे में, एक पाई उनके पास नहीं बचती है पर आठ हजार, १० हजार की रकम सामने रखते हुए देखते हैं कि यह रकम तो कर्ज हुई है इसका व्याज नहीं देंगे तो लोग कुर्क लायेंगे और कुर्क करायेंगे तो बेइज्जती होगी। इसलिये मैं सदन के सामने प्रार्थना पेश करता हूँ कि मोटर विहिकल्स के मालिक बहुत परेशान हैं, एक तरफ तो रास्ते सब खराब और टूटे हुए पड़े हैं, सरकार ने कोई रास्ता ठीक नहीं करवाया, किसी भी प्रकार की सहूलियत नहीं देती और दूसरी तरफ आंख मींच कर टैक्स बढ़ा रही है, २५-३० रु० टैक्स लगा दिये और मुझे तो डर है कि ५० रुपया कर देगी, ५० कर दे तो आपको रोकने वाला कौन है ? उपाध्यक्ष महोदय, इसलिये मैं यह निवेदन करूंगा कि मोटर विहिकल्स के बारे में बहुत सोच-समझ कर टैक्स बढ़ाना चाहिये, क्योंकि उनके पास

(श्री किशनराम)

बचता कुछ नहीं है, राजस्थान की पब्लिक को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाने की वे लोग सेवा करते हैं। इस सेवा का उलटा अर्थ लगाया जाता है तो भारतवर्ष में यह आश्चर्य की बात नहीं क्योंकि भारत में सबसे बड़ा सेवक हरिजन होता है, उसको २५ पाउण्डा दूर रखते हैं, इसी तरह मोटर मालिक जो हमारी सबसे बड़ी सेवा करता है, उसको भी अगर १०० पाउण्डा दूर रखें तो कोई आश्चर्य की बात नहीं। सहूलियत तो कुछ देते नहीं और ...

श्री उपाध्यक्ष : माननीय सदस्य, मैं आप के लिए अपने अधिकारों का प्रयोग नहीं करना चाहता था, किन्तु इस स्थिति में रूल २२५ के अन्तर्गत में आप से निवेदन करूंगा कि कृपया आप अपना स्थान ग्रहण करें.......

श्री किशनाराम : उपाध्यक्ष महोदय, मैं सदन के बाहर जाने को तैयार हूं, पर जो सही बात है वह कहता हूं, कोई बना कर नहीं कहता........

श्री उपाध्यक्ष : मैं माननीय सदस्य को रूल २२५ के अन्तर्गत आज्ञा देता हूं कि माननीय सदस्य अब भाषण बन्द करें और अपना स्थान ग्रहण करें।

(श्री सूबेदारसिंह की ओर संकेत करके)

Yes.

श्री सूबेदारसिंह (बाड़ी) : माननीय उपाध्यक्ष, मोटर विहिकल्स टैक्सेशन के बारे में सदन में चर्चा चल रही है, उसके बारे में कई माननीय सदस्यों ने कई तरह के विचार सदन के सम्मुख रखे हैं। एक माननीय सदस्य ने चर्चा करते हुए बतलाया कि मोटर मालिकों को अनेक प्रकार से ज्यादा मुनाफा होता है। उन्होंने बताया कि जहां पहले छोटी सी २० या ३० सवारियों की मोटर गाड़ियां चलती थीं वहां आज ४० चालीस, पचास-पचास सवारियों की बड़ी बड़ी गाड़ियां चलती हैं........

श्री नाथूराम मिर्धा (यातायात मंत्री) : माननीय उपाध्यक्ष, मैं जानना चाहूंगा कि ये माननीय सदस्य किस पर बोल रहे हैं ?

श्री उपाध्यक्ष : वे भूमिका बांध रहे हैं।

श्री सूबेदारसिंह : अभी आपको पता लग जायगा कि किस पर बोल रहा हूं, जरा धीरज रखिये।

श्री नाथूराम मिर्धा : तो भी पता चल जाय कि प्रस्ताव का समर्थन कर रहे हैं या........

श्री उपाध्यक्ष : भूमिका में थोड़ा कम समय लगाइये।

श्री किशनाराम : भूमिका बांधे बगैर आपको मजा नहीं आयेगा।

श्री सूबेदारसिंह : (जारी) जहां पहले २५ या तीस पैसेन्जर्स चलते थे वहां आजकल पचास—पचास साठ साठ पैसेन्जर्स इन गाड़ियों में चलते हैं जहां पहले पेट्रोल से गाड़ियां चलती थीं वहां आज कल डीजल से चलती हैं और इस तरह मोटर मालिकों को मुनाफा हर तरह से ज्यादा ही होता है। एक माननीय सदस्य ने बताया कि परमिट मिलते हैं, इसके कारण शहरों में चर्चा होती रहती है कि शहर में किसी को परमिट मिल गया तो बाहर जा कर दो-दो हजार, तीन

(श्री सूबेदारसिंह)

तीन हजार रुपयों में उस परमिट को बेच दिया जाता है। कहा जाता है कि जयपुर से आगरा तक का रूट चलने वाला है, उसके लिये पचास-पचास हजार रुपया तक लोग देने को तैयार हैं। इतनी आमदनी है तो इस पर जरूर टैक्स बढ़ाना चाहिए। माननीय उपाध्यक्ष जहां इस प्रकार का टैक्स बढ़ाया जाता है वहां पर यह बात सोचने की है कि यह टैक्स वसूल किससे किया जायगा ? मेरी यह मान्यता है कि यह टैक्स बस ओनर्स से वसूल नहीं हो सकता क्योंकि हम देखते हैं कि जितने टैक्सेज बसेज पर लगाये जाते हैं उतना ही नहीं बल्कि कहीं ज्यादा वे मुसाफिरों पर किराया बढ़ा देते हैं। मैं आपके द्वारा सदन को बताऊं कि बाड़ी नामक कस्बे में इस प्रकार का टैक्स लगाया कि जितनी भी बसेज आयें फी ट्रिप ८ आना दें, यह करते ही बस ओनर्स ने यह किया कि जहां मुसाफिरों से टिकट के ६ आने लिये जाते थे वहां १० आने कर दिये। बस ओनर से तो फी ट्रिप ८ आने लिये जाते हैं और उसने मुसाफिरों के टिकिट पर एक आना बढ़ा दिया। अन्दाज लगाइये, एक मोटर में पचास साठ सवारी बैठती है हर मुसाफिर से एक आना लिया जाता है। जबकि वह एक ट्रिप का ८ आना ही देता है; तो इस प्रकार यह टैक्स जनता पर ही लगा।

मैं सरकार का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि टैक्स जरूर लगाने चाहिये क्योंकि बगैर टैक्स के हमारे प्रान्त का विकास नहीं हो सकता, पर इसको नियमित करना चाहिये। टैक्स बढ़ाइये, पर आज कल जो रेट्स हैं, उनके लिए सख्त नियम बना दीजिए कि वे रेट्स नहीं बढ़ाने चाहिए। जिस प्रकार माननीय सदस्य ने विचार प्रकट किये हैं कि उनको ज्यादा प्रोफिट हो रहा है तभी परमिट मिलने पर दो-दो हजार, पांच पांच हजार रुपया देने को तैयार हो जाते हैं, ऐसी सूरत में बस ओनर्स पर टैक्स क्यों न बढ़ाया जाय ? मैं भी मानता हूं कि टैक्स बढ़ाया जाय, पर जिस समय बस यूनियन वाले रिप्रेजेन्टेशन लेकर सरकार के सामने आयें कि हमें रेट्स बढ़ाने की इजाजत दें, ड्राइवर्स पर हमें खर्च करना पड़ता है टिकट देने वाले को तनख्वाह देनी पड़ती है, क्लीनर पर खर्चा आता है और स्टाफ पर खर्च करना पड़ता है, ट्यूब, टायर्स, मोटर पार्ट्स का, टूट फूट का सब तरह का खर्चा आता है, इस पर इतना टैक्स देना पड़ता है, इन्कम टैक्स देना पड़ता है, इन सब के उपरान्त बस ओनर्स भी गुजर करना चाहते हैं तो हमें रेट्स बढ़ाने की इजाजत दीजिये; इस प्रकार का रिप्रेजेन्टेशन लेकर वे लोग सरकार के सामने आयें तो सरकार को मजबूती के साथ स्पष्ट और सख्त जवाब दे देना चाहिये कि यह टैक्स आपसे ही वसूल किया जायगा, आप रेट्स नहीं बढ़ा सकते। रेट्स बढ़ाने की इजाजत उन्हें आप किसी सूरत में न दें।

माननीय उपाध्यक्ष, मैं यह भी निवेदन करना चाहूँगा कि जहां राजस्थान सरकार इस प्रकार के टैक्सेज लेकर अपनी आमदनी बढ़ाना चाहती है, वहां अगर यह जो परमिट सिस्टम चला रखा है उसे समाप्त कर दे तो सरकार को काफी अच्छी आमदनी हो सकती है। आज देखते हैं कि परमिट के लिये लोग दौड़-भाग करते हैं, बड़ी गड़बड़ी रहती है, इससे भ्रष्टाचार फैलता है, यह मोनोपोली का सिस्टम है। इसलिये इस परमिट सिस्टम को खत्म कर दिया जाना

(श्री सूबेदारसिंह)

चाहिए। कितना सुन्दर तरीका है कि परमिट सिस्टम को खत्म कर दिया जाय और जो बस चलाना चाहे, वह चलाये, उन बस चलाने वालों से रोड टैक्स वसूल किया जाय। जिस रोड पर आज आठ दस सर्विसेज चलती हैं वहां इस परमिट सिस्टम को तोड़ देने से बीस-बीस, पचीस-पचीस बस सर्विसेज़ चलेगी और सरकार को ज्यादा टैक्स मिलेगा। इसमें सरकार को क्या असुविधा या एतराज हो सकता है ? इस परमिट सिस्टम को समाप्त कर देने से दो फायदे हो जायगे। एक तो सरकार को ज्यादा टैक्स मिलेगा और दूसरा जनता को, ज्यादा बसेज़ होने से, काफी सहूलियत-सुविधा मिलेगी और आज जो परेशानी जनता को मोटरों में उठानी पडती है, वह परेशानी मिट जायगी। इसके साथ ही सरकार की भी काफी परेशानी मिट जायगी और खर्चा भी जो कि बहुत होता है वह मिट जायगा। इतने आर. टी. ओ. और दूसरे कर्मचारी रखने पड़ते हैं, बस ऑनर्स आते हैं, परमिट दिये जाते हैं, करप्शन फैलता है, गड़बड़ियां होती हैं, यह सब व्यवस्था एकदम खत्म हो सकती है और टैक्स के भी पैसे ज्यादा बढ़ सकते हैं। यह परमिट की प्रणाली खत्म हो जाय तो यह सब खर्चा जो सरकार को करना पड़ता है वह नहीं रहेगा और रोड टैक्स से सरकार की आमदनी भी बढ़ सकती है।

अभी मेरे माननीय मित्र ने बताया कि मोटरों पर, मोटर साइकिलों पर एक सा टैक्स लगाया जा रहा है....

श्री उपाध्यक्ष : वह तो माननीय सदस्य कह चुके हैं, फिर कहने की आवश्यता नहीं। It is just a repetition.

श्री सूबेदारसिंह (जारी) : इसके जरिये मैं समझता हूं कि जो टैक्स लिया जाएगा वह यात्रियों से नहीं लिया जाएगा और मोटर मालिकों से लिया जाएगा। इसके अलावा परमिट सिस्टम नहीं होना चाहिये। पांच-पांच हजार और दस-दस हजार रुपयों में परमिट लेकर बेचते हैं। वही रुपये सरकार हजार या दो हजार मोटर मालिकों से ले लें तो कोई अनुचित नहीं होगा। इससे सरकार उनको कलेक्टरी आदि में होनेवाली दिक्कतों से बचा सकती है। यही मैं कहना चाहता हूँ।

(श्री यातायात मन्त्री एवं श्री अनोपसिंह के एक साथ खड़े होने पर)

श्री उपाध्यक्ष : Hon'ble Minister, the Hon'ble Member on my left (Shri Anop Singh) would like to speak. He may be given a chance.

श्री अनोपसिंह : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने की इजाजत दी है, उसके लिये धन्यवाद।

श्री किशनलाल : माननीय उपाध्यक्ष, मैंने आपको धन्यवाद नहीं दिया इसलिये मुझे बोलने की इजाजत नहीं मिली।

श्री उपाध्यक्ष : Order please !

३-४१ म० प०

श्री अमरसिंह (बालोतरा) : उपाध्यक्ष महोदय, इस बिल पर इधर और उधर दोनों तरफ के माननीय सदस्यों ने बहुत सी बातें कह दी हैं और इस वजह से कोई बिल्कुल नई चीज मैं आपके सामने नहीं रख सकूंगा, मगर मैं यह समझता हूँ कि अपने विचारों से वह नई चीज ही होगी।

(श्री अनूपसिंह)

हर वक्त विरोधी दल के लिये कहा जाता है कि हम तो सिर्फ विरोध करने के लिये ही विरोध करते हैं, यह एक गलत धारणा है। अर्ज करूंगा कि यह मोटर विहिकल्स का जो मसला है, उसके लिये यह जरूरी था कि जितने पर्मिट मिलते थे उधर के पक्ष वालों के लोगों को ही मिलते थे और आपको तो हमें धन्यवाद देना चाहिये कि हम इस टैक्स का विरोध कर रहे हैं जिसका असर उधर के लोगों पर ही ज्यादा पड़ता है क्योंकि इसका असर उन्हीं पर पड़ता है जिनके पास पर्मिट है। अगर आप इस बारे में नहीं कह सकते तो वह बात अलग है क्योंकि सचेतक महोदय के चाबुक का जरूर डर होता है। इसलिये मैं यह कहूंगा....

श्री उपाध्यक्ष : Let us speak to the question now.

श्री अनूपसिंह : (जारी) मैं इसी पर अर्ज कर रहा हूं। हमारे ऊपर यह आरोप लगाया जाता है कि विरोधी दल के व्यक्ति विरोध करने के लिये ही इसका विरोध करते हैं इसलिए अर्ज करना है। मैं यह निवेदन करूंगा कि हमारे यहां पर यातायात की जो इन्डस्ट्री है वह इतनी डेवलप नहीं हो पाई है। यह तो क्या राजस्थान के सारे दूसरे कारोबार हैं वे सब अभी तक डेवलप नहीं हुए हैं। हमारा प्रांतीय एड-मिनिस्ट्रेशन भी विकसित नहीं हुआ है क्योंकि १७-१८ रियासतों के एकीकरण के बाद कई तरह की समस्याएं हमारे सामने आई हैं और हमें बड़ा कष्ट उठाना पड़ता है। इसलिये मैं यह अर्ज करूंगा कि दूसरे प्रान्तों में जो कुछ हो रहा है, उसके आधार पर हमारे यहां पर करना हमारे प्रान्त की हालत को देखते हुए उचित नहीं होगा। मोटर टैक्स इन्क्वायरी कमेटी की रिपोर्ट को देख कर हमारे यहां कर लगाना उचित नहीं होगा क्योंकि बम्बई, यू० पी०, मद्रास वगैरह में यातायात के साधन बहुत अच्छे हैं। वहां पर सड़कों की अच्छी तरह से मरम्मत होती रहती है। मगर हमारे यहां अब यह शुरू हुआ है। पहले राजस्थान के अनेक भागों में यातायात की सुविधाएं और सड़कें इतनी नहीं थीं जितनी अब। और अब भी जो कुछ थोड़ी बहुत हैं उनकी मरम्मत वगैरह जिस तरह से होनी चाहिये नहीं होती। बाहर के कानून हमारे यहां लगाए जाते हैं तो हमारे यहां पर भी वे ही सहूलियतें होनी चाहिए। जब तक उसी प्रकार की सहूलियतें नहीं दी जातीं तब तक उसी प्रकार के रूल्स यहां पर लागू नहीं किये जावें। मैं यह निवेदन करूंगा कि उस टैक्सेशन इन्क्वायरी कमेटी की रिपोर्ट की आड़ में हमारे यहाँ इस प्रकार के टैक्सों का लगाना अनुचित होगा। इसलिये मैं सदन के सदस्यों से अर्ज करूंगा कि अगर यह प्रवर समिति में चला जावे तो वहां पर भी आपको इस पर सोचना है कि हमारे यहां पर यातायात का प्रबन्ध किस तरह से है। अभी हमारे यहां हमें जनता को सिखाना है कि किस तरह से मोटरों में बैठना है। यदि आप इस प्रकार का टैक्स लगा देंगे तो उनको बैठने से रोक देंगे। उनको उनमें बैठना सिखाने के लिये यह जरूरी है कि आप उनको सुविधा दें ताकि वे मोटरों को अच्छी प्रकार काम में लावें। इसलिये मैं यह अर्ज करूंगा कि यह जो टैक्स लगेगा उससे इस यातायात उद्योग पर बहुत असर पड़ेगा।

इसके अलावा मैं यह निवेदन करूंगा

(श्री अनूपसिंह)

कि यह जो टैक्स लगाया गया है वह सिर्फ मोटर मालिकों या कम्पनीज पर ही नहीं होगा मगर यह धीरे धीरे उन पर लगेगा जो उनमें बैठते हैं। मोटर मालिक खुद उस कर को सहन कर लेंगे, ऐसी बात नहीं है। मोटर ओनर आना-पाई सब जनता से वसूल करेगा, इसलिये एक तरह से यह उन मोटर मालिकों पर जिनकी मोटरें खुद की है एक प्रकार का डाइरेक्ट टैक्स है और जिनकी मोटरें वर की नहीं हैं और कम्पनी की हैं उनकी तरफ से कम्पनी के थ्रू (through) यह टैक्स लगेगा। इस प्रकार यह एक डाइरेक्ट और इन्डाइरेक्ट टैक्स है जो दोनों पर पड़ता है।

अब हमको यह देखना है कि हमारे यहां पर लोकल कम्पनीज़ और बाहर की मोटर कम्पनीज़ में क्या फर्क है? आप देखेंगे कि बाहर के प्रान्तों में सड़कों की हालत बहुत अच्छी है और उनकी मरम्मत समय पर होती है और यातायात की सहूलियतें अच्छी हैं। उनको डेप्रिसियेशन और वीअर और टीयर का बहुत कम खर्चा होता है। हमारे यहां सड़कें अच्छी नहीं हैं। कच्चे रास्ते हैं, कई जगह सड़कें टूटी हुई हैं। हमारे यहां दूसरी बात यह है कि यातायात कम्पनीज़ अपने पैरों पर खड़ी हो रही हैं और अभी तक पूरी तरह से पैरों पर खड़ी नहीं हो सकी हैं, बाहर की कम्पनीज़ अपने पैरों पर खड़ी हो चुकी हैं। अगर जो नई कम्पनीज़ काम करने लगी हैं और बस सर्विस काम करने लगी हैं उन पर अधिक टैक्स लगाया जावेगा तो उसका नतीजा यह होगा कि ये कम्पनीज़ डेवलप नहीं हो सकेंगी और हमारे यहां जो सुविधा जनता को मिल रही है वह भी नहीं मिल सकेगी।

एक बात और मैं आप से अर्ज करना चाहता हूं, वह यह है कि मोटर साइकिल पर टैक्स बढ़ाया गया है वह तो सिर्फ मिडल क्लास के व्यक्तियों को ही देना पड़ेगा क्योंकि किसी व्यक्ति को जल्दी अपने काम पर जाना होता है तो वह उसका उपयोग करता है। हां, अगर जिस व्यक्ति के पास मोटर कार और मोटर साइकिल दोनों हों तो उस पर इस प्रकार का टेक्स लगाया जाए तो कोई अनुचित नहीं कहा जा सकता। इस पर आपने १८ से २१ रु० कर दिये। एक मिडल क्लास मैन जो मोटर नहीं रख सकता और वह मोटर साइकिल रखता है उस पर भी आप यदि ३ रु० बढ़ा देते हैं तो इसका उस पर असर पड़ता है। वह मोटर साइकिल अपनी ड्यूटी पर जल्दी पहुंचने के लिये लेता है। इसलिये मैं निवेदन करूंगा कि प्रवर समिति में जिस समय यह भेजा जावे तो इस बात पर भी विचार किया जावे।

इसके अलावा प्राइवेट कार पर आपने १२ रु० से १५ रु० कर दिये हैं। इस पर भी आपको हमारे यहां की सड़कों की सुविधा आदि पर विचार करके रखना चाहिये। दूसरे प्रान्तों और हमारे प्रान्त में कितना फर्क है? बाहर किस तरह की सड़कें हैं और यहां पर सड़कों की क्या हालत है? वहां पर प्राइवेट कार ओनर को कितना वजन पड़ता है और यहां पर वीअर और टीयर का खर्चा सड़कों के खराब होने के कारण कितना पड़ता है, इन सब बातों पर प्रवर समिति में विचार करना बहुत जरूरी है।

स्टेट केरियर्स और दूसरी गाड़ियों पर २० रु० से २५ रु० और २५ रु० से ३० रु० किये गये हैं। आपको इस पर सोचना चाहिये कि हमारे यहां अभी नई नई कम्पनीज़ इसके लिये खुली हैं और इस बढ़ते हुए टैक्स का, इस यातायात सिस्टम का उस पर बड़ा भारी

(श्री अनूपसिंह)

असर पड़ेगा। लोग बड़ी मुश्किल से एक बस की रूट लेकर आते हैं और उसके लिये उनको बड़ी खुशामद करनी पड़ती है और बस रूट पर चलाते हैं। आपको उन लोगों को सुविधा देनी चाहिये। यदि आप उन पर इस प्रकार से टैक्स बढ़ा देते हैं तो यह एक बड़ी निराशा की चीज होगी।

अब सवाल यह रहता है कि आपने टैक्स बढ़ाया है तो किसलिए बढ़ाया है? मेरे ख्याल से तो जो आपने टैक्स बढ़ाया है वह इसलिए बढ़ाया है कि या तो वित्त मंत्री जी ने यातायात मंत्री जी को यह कहा है कि मेरे यहां घाटा पूरा नहीं हो रहा है, वह घाटा तुम इस तरह पूरा कर दो या फिर यह टैक्स इसलिए बढ़ाया जा रहा है कि इस बारे में जो दूसरे प्रान्तों में दौड़-भाग हैं उसमें आप पीछे नहीं रहना चाहते। इसके लिए आप यह कह सकते हैं कि यह वहां हो रहा है और वहां बढ़ रहा है तो यह हमारे यहां भी होना चाहिए।

हमारा राजस्थान राज्य एक शिशु अवस्था में है जिसका कि शासन बिल्कुल नया है। यू० पी०, बॉम्बे और मद्रास इत्यादि हैं वहां का एडमिनिस्ट्रेशन ब्रिटिश पीरियड से ही जमा हुआ है। आपको अपने प्रान्त का सारा बैक ग्राउन्ड सामने रख कर इस पर सोचना होगा कि हमारा प्रान्त कितना पिछड़ा हुआ है। मेरे ख्याल से और दूसरे प्रान्तों के बजाय हमारा राजस्थान प्रान्त जनरल एडमिनिस्ट्रेशन के लिहाज से बहुत पिछड़ा हुआ है और हमारे प्रान्त के पिछड़े होने के हिसाब से सोचना पड़ेगा कि हम इस तरह के नये नये टैक्सेज़ नहीं लगा सकते। वैसे तो यह हमारी सरकार को सोचना चाहिए और अगर सेन्टर से भी इसका डाइरेक्शन आता है तो हमारी सरकार सेन्टर को कह सकती है कि हमारे राजस्थान की ऐसी स्थिति नहीं है कि हम आज टैक्स बढ़ा दें।

एक माननीय सदस्य ने यह निवेदन किया था कि यह तो एक लग्जरी टैक्स है। इस बारे में अर्ज करूंगा कि यह लग्जरी टैक्स नहीं है। आजकल मोटर और मोटर साइकिल आदि रखना जरूरी चीज हो गई है। अब मान लीजिए कि कोई एक आदमी एक जगह मुकदमे के लिए जाता है और दूसरे ही दिन ८० कोस या ४० मील ही मान लीजिए, वहां उसको दूसरे मुकदमे के लिए जाना होता है तो क्या वह उस लग्ज़री की चीज को काम में न लाकर पैदल जाये? वह पैदल नहीं जा सकता है। आज कल हमारे शासन की जैसी प्रणाली है उसकी वजह से उसको एक जगह पेशी करके दूसरी जगह जाना होता है और वह भी ८० कोस जाना होता है तो उसको तो पैदल चलना मुश्किल हो जायगा। तो मेरे कहने का मतलब यह है कि लग्ज़री नहीं है, यह तो वाकई में एक नेसेसिटी है। यह बात नहीं है कि आदमी पैदल ही नहीं चलना चाहता। पैदल तो कई चलना चाहते हैं लेकिन अगर वे पैदल चलें तो समय पर पहुँच नहीं सकते। इसलिए जिनको इतनी दूर समय पर जाना होता है उनके लिए तो लग्ज़री की चीज नहीं है। आज कल के समय तो यह नेसेसिटी हो गई है। इसलिए मैं कहूंगा कि इसको लग्ज़री न समझा जाये।

अब इसके सिवाय सबसे बड़ी बात यह है कि टैक्स इसलिए लगा रहे हैं कि हमारे पास पैसा नहीं है और कहा जाता है कि अगर टैक्स आदि बढ़ा कर पैसा इकट्ठा नहीं किया

(श्री अनूपसिंह)

गया तो सड़कें नहीं बनेंगी। इसके लिए मैं यह अर्ज करूंगा कि आप पहले सड़कें तो बनाइये और जब उन सड़कों को बना कर जनता के सामने रख दें और जनता सचमुच यह समझें कि आपने काम किया है तो फिर आप उन पर टैक्स लगायें और आप जो चीज कर रहे हैं यह तो उसी तरह की बात हुई, you are putting the cart before the horse. यह नहीं कि आप घोड़े को गाड़ी में चला रहे हैं बल्कि गाड़ी को कह रहे हैं कि तू घोड़े के पास जा। जनता आप से आप देख लेगी कि आपने वाकई में सड़कें बनाने में पैसा खर्च किया है और पैसे को ठीक तरीके से काम में लिया है तो मेरे ख्याल से जनता का कोई भी आदमी नहीं कहेगा कि आपने यह गलत काम किया है।

मेरे सिवाय पहले और भी कई माननीय सदस्यों ने कहा था इस सदन में कई बार, "भ्रष्टाचार–भ्रष्टाचार" नाम की बीत आती है। वाकई आप अपने ध्यान से, अपनी प्रेरणा से और अपने तहेदिल की आवाज के साथ इस मसले को लीड कीजिए, इसके सामने खड़े हो जाइये और हमसे मदद मांगिये। मगर आपको कम से कम निष्पक्षता के साथ, भगवान को साक्षी रख कर कसम खानी चाहिए कि हमें भ्रष्टाचार को दूर करना है और हम आपकी इसमें मदद करेंगे। अगर इसमें हम आपके साथ नहीं चलते हैं तो हमारी नालायकी है। मगर आप यह नहीं कहें कि हमारे पास पैसा नहीं है। मैं कहता हूं कि आपके पास पैसा है। आपके दिमाग में जो भ्रष्टाचार की बू है उसको आप खत्म करिये और हमारा इस काम में सहयोग लीजिये। इसलिये मैं सदन का ज्यादा समय न लेता हुआ यह अर्ज करूंगा कि इस बिल को प्रवर समिति को सौंप दिया जाय। मैं इसका समर्थन करता हूँ और आशा करता हूँ कि इस पर ठीक तरह से प्रवर समिति में भी विचार किया जायगा; यह नहीं कि मुझे विरोधी पक्ष का सदस्य समझ कर मेरी बातों को हवा में टाल दें। इसलिए मैं अर्ज करूंगा कि इसे प्रवर समिति को सुपुर्द कर दिया जाय और इसके ऊपर फिर ठीक तरह से विचार किया जाय।

श्री उपाध्यक्ष : The Hon'ble Minister-in-charge will give a reply.

श्री नाथूराम मिर्धा (यातायात मन्त्री) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, सदन के सामने अभी जो चर्चा, इस उपस्थित बिल को प्रवर समिति के सुपुर्द किया जाय इस विषय पर चल रही थी और इस पक्ष में जो बहस इस सदन के माननीय सदस्यों ने की उन तथ्यों को मैंने काफी गौर से सुना है। उन्होंने जो आम तौर से बातें कहीं उनको अगर मैं समेराइज करूं तो वह इस प्रकार से होंगी:—

जैसा मैंने शुरू में ही इस बिल को विचारार्थ लाने के साथ ही जो मेरे विचार थे कि इस बिल को आपको खास तौर से किन तथ्यों और मुद्दों पर विचार करना है और इस बिल के क्या मेन इम्प्लीकेशन्स हैं, इन बातों को मैंने माननीय सदस्यों के सामने प्रस्तुत किया था। परन्तु मुझे थोड़ा खेद के साथ माननीय उपाध्यक्ष महोदय, कहना पड़ता है कि उन खास मुद्दों पर चर्चा न की जाकर कुछ दूसरे मुद्दों पर चर्चा की गई और वह भी उन पर कि जिनका इस अवसर पर इस बिल के साथ कोई विशेष सम्बन्ध नहीं था। कुछ विवादों को इस बिल के साथ

Page No.96

(श्री नाथूराम मिर्धा)

ऐसा जोड़ा गया और कुछ ऐसी बातों की चर्चा की गई कि जिनका इस बिल के साथ कोई सम्बन्ध नहीं हो सकता। और खास तौर से यह कहा गया कि यह डिपार्टमेंट सारा का सारा मिस-मेनेज्ड है और इसकी आवश्यकता नहीं है, परमिट सिस्टम अच्छा नहीं है दुर्घटनायें बहुत होती हैं और यह एक इन-डाइरेक्ट टैक्स है जो कि आखिर जनता के ऊपर ही आयेगा। हालाँकि इन सारे मुद्दों को मैंने जो पहले अर्ज किया था उसमें साफ कर दिया था। उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके द्वारा सदन के माननीय सदस्यों को यह जानकारी देना चाहता हूं कि जहां ऑटोमोबाइल्स, इस वर्ल्ड में चलती हैं वहां एक्सिडेन्ट्स का होना स्वाभाविक ही है। एक्सीडेंट तो जिस दिन से यह मशीन बनी, चाहे मोटर की मशीन बनी, चाहे रेल की मशीन बनी और चाहे कोई बड़े कल-कारखाने की मशीन बनी तभी से एक्सीडेंट का होना स्वाभाविक हो गया। एक्सीडेंट्स हर जगह पर इन ऑटोमोबाइल्स के जरिये होते हैं। जैसे एक्सीडेन्ट्स आम तौर से सभी मशीनों के साथ जुड़े हुए हैं वैसे ही राजस्थान के साथ भी जुड़े हुए हैं। माननीय सदस्यों ने कहा कि जो मोटर मालिक हैं वे तेज चलाते हैं, अमुक सड़कों पर मोटर ठीक न चलने से एक्सीडेंट्स हो जाते हैं। तो माननीय उपाध्यक्ष महोदय आपके जरिये सभी माननीय सदस्यों से निवेदन करना चाहता हूं कि अगर हम एक्सीडेंट्स के आंकड़े उठा कर देखें तो आप लोगों ने जो दलील दी है उसमें ज्यादा तथ्य नजर नहीं आयेगा। राजस्थान के एक्सीडेंट्स के आंकड़े इस समय मेरे पास उपलब्ध नहीं हैं, लेकिन फिर भी मुझे जान पड़ता है कि एक बार इस फ्लोर पर एक प्रश्न के सिलसिले में एक्सीडेंट्स के आंकड़े भी गिनाये गये थे और उन आंकड़ों का अगर दूसरी जगह के आंकड़ों से मुकाबिला करें तो राजस्थान के एक्सीडेंट्स के आंकड़े बहुत कम हैं।

इसके साथ ही महकमे की कुछ अव्यवस्थाओं को इस बिल के साथ जोड़ा गया तो ऐसा मालूम हो रहा था कि जैसे आम बजट पर बहस हो रही हो या कटौती के प्रस्तावों पर बहस हो रही हो। यह मेरे ख्याल से माननीय सदस्यों का दुर्भाग्य था कि दूसरी मांगों पर अधिक समय लग गया और इसी कारण माननीय सदस्यों को इस मांग पर बोलने का मौका नहीं मिला। इसलिए माननीय सदस्यों के मन में जो बात थी कि वह इस पर चर्चा हुई। यह महकमा भ्रष्टाचारी है या हम लोग इस प्रकार के विचार रखते हैं, ऐसी बातें कहने से न तो माननीय सदस्य ही कुछ नतीजे पर पहुँचते हैं और न मैं ही अच्छी तरह से जवाब दे पाता हूँ। मैंने कई दफा इस सदन में कहा है कि जो मुद्दे उठाये जायें वे विशेष तरीके से उठाये जायें और उनकी पूरी जानकारी दी जाय और उन मुद्दों पर विचार करके उन पर साफ तरीके का रुख अख्तियार किया जाय।

इसके साथ में परमिट सिस्टम के बारे में कहा गया कि हमारी पुरानी स्टेट में जो सिस्टम था वह अच्छा था। राजस्थान बहुत पिछड़ा हुआ है और यहां सड़कों की कमी है, सड़कें खराब हैं और यहां पर मोटरों की टैक्सेशन इन्क्वायरी कमेटी को ध्यान में रखते हुए टैक्सेशन की रेट्स को बढ़ाया जाता है उसकी बुनियादी नहीं है, इसके पीछे कोई सिद्धान्त नहीं है और पिछड़े हुए राजस्थान में बढ़ती हुई इन्डस्ट्री, जिसकी आवश्य-

(श्री नाथूराम मिर्धा)

कता है, उसका विकास न रोका जाय, इस बात की जांच नहीं की गई और ये आंकड़े उठा कर यों के यों ही रख दिये गये। यहां इस प्रकार की बातें कहना आसान प्रतीत होता है लेकिन इनके पीछे तथ्य नहीं है, कोई सिद्धान्त नहीं। इस टैक्स के लगाने के पीछे कोई सिद्धान्त नहीं, यह कहना गलत है। पहले भी मैंने निवेदन किया था इसलिये ज्यादा समय न लेता हुआ मैं टैक्सेशन इन्क्वायरी कमीशन की रिपोर्ट की ओर आपका ध्यान दिलाता हूँ। यह रिपोर्ट मेरे हाथ में है जो सन् ५० की है। उन्होंने जो रिकमन्डेशन समेराइज़ की है स्टेट टैक्सेज़ के बारे में, जो इस रिपोर्ट के पैरा नम्बर ४० में है, वे शब्द बहुत गौर करने के लायक हैं....

श्री भैरोंसिंह : यह रिपोर्ट आपके पास कौन से वर्ष की है?

श्री नाथूराम मिर्धा ; यह रिपोर्ट Motor vehicles टैक्सेशन इन्क्वायरी कमिशन की १९५० की है।

श्री भैरोंसिंह : इसके बाद की रिपोर्ट हमारे पास है।

श्री उपाध्यक्ष : No direct interchange of words.

श्री नाथूराम मिर्धा : इस रिपोर्ट के पैरा ४० में साफ लिखा है; " Only two taxes on the motor vehicles' users should be levied by the State, viz. State fuel tax and the State Motor vehicles Tax."

जो टैक्स मैंने इस बिल में प्रोपोज़ किया है इसके अलावा भी दूसरे टैक्सेज़ को भी इसमें जोड़ा है, उनमें कमी की जाकर मोटर विहिकल्स पर लागू किया जाना चाहिए। सिद्धान्त रूप से टैक्सेशन का जो सिद्धान्त हमने माना है वह सही है, इसके पीछे बुनियाद है। इसके साथ में यह कहना कि सड़कों की हालत को देखते हुए बहुत कम है। मैं यह नहीं कहता कि राजस्थान की सड़कों की हालत बहुत अच्छी है, ऐसी बात नहीं। जैसी भी हालत है वह माननीय सदस्यों से छिपी हुई नहीं है। जब वृहत् राजस्थान बना, उसमें २२ रियासतों का विलीनीकरण हुआ। हरएक रियासत में अलग अलग प्रकार का एडमिनिस्ट्रेशन था, अलग अलग राजाओं का राज्य था; कई रियासतें ऐसी भी हमें मिली जिनमें रोड्स का बिलकुल नामोनिशान नहीं था। किन्हीं किन्हीं रियासतों में, कस्बों में सड़कें थीं, बाकी सड़कों का विकास दूसरे भागों में नहीं था। सड़कों की हालत राजस्थान बना तब बहुत खराब थी। यह सभी माननीय सदस्य जानते हैं कि राजस्थान में जिन रियासतों का विलीनीकरण हुआ वहां सड़कों की क्या हालत थी? राजस्थान सन् ४६ में बना, जिसको बने हुए अभी मामूली साल हुए हैं इस अर्से के अन्दर हमने प्रथम पंचवर्षीय योजना को पूरा किया है और सड़क सुधारने के सिलसिले में, यातायात को ठीक करने के सिलसिले में हमने साढ़े पांच करोड़ रुपयों की योजना बनायी थी जिसमें से हमने प्रथम पंचवर्षीय योजना में पांच करोड़ रुपया खर्च किया और इससे पक्की सड़कें भी बनायी है। मेटल्ड रोड्स, टार रोड्स, ग्रेवल रोड्स, फेअर वेदर रोड्स बनायी हैं, जो आप लोगों को पंचवर्षीय योजना नाम की पुस्तक दी गई है उसमें ये सब बातें देखने को मिलेगी।

(श्री नाथूराम मिर्धा)

हमने २३०० मील से लेकर २४०० मील तक का एडीशन पिछली पंचवर्षीय योजना में सड़कों का किया है। हम इस द्वितीय पंचवर्षीय योजना में सड़कों के विकास के लिए लगभग पहली योजना से दुगुनी रकम खर्च करना चाहते हैं ताकि ज्यादा से ज्यादा सड़कों की हालत सुधर सके। ये सड़कें पक्की करने के लिये राजस्थान सरकार तत्पर है।

आज इस टैक्स को लेकर हमारे विरोधी पक्ष के लोग यह कहते हैं कि यह टैक्स गरीब मोटर मालिकों पर लगेगा, वह इसे बर्दाश्त नहीं कर सकेंगे जो बेचारे स्टेट की सेवा करते हैं, गरीब जनता की सेवा करते हैं, उन पर इस प्रकार का टैक्स नहीं लगना चाहिये। आज के जमाने में हर इन्सान किसी न किसी प्रकार से सेवा करता ही है। हर इन्सान जो यहां पैदा हुआ है वह कहीं न कहीं काम करता है वह सेवा के रूप में करता है और जहां सेवा के रूप में काम करता है उसके साथ उसका प्रोफिट भी जुड़ा हुआ है। उस प्रोफिट में से थोड़ा सा पैसा लेकर यदि आम लोगों की तरक्की के लिये स्टेट एक्सचेकर के रूप में लेते हैं, ऐसे रचनात्मक काम के लिये लेते हैं तो मैं समझता हूं कि किसी प्रकार से किसी को एतराज नहीं होना चाहिये। इसी प्रकार से हमें मोटर मालिकों से मार्जिन ऑफ प्रोफिट लेना है और उसको लेकर विकास के कार्य में लगाना है अगर ऐसा न हो तो हमारी जितनी भी योजनायें हैं उनको हम पूरा नहीं कर पायेंगे। हमारे विकास के कार्यों में बाधा न पहुँचे, इसीलिये समय-समय पर हमने मोटर विहिकल्स पर टैक्स बढ़ाने की योजना रखी है। आम तौर से हमें ऐसे कामों के लिये इन बातों को देखना पड़ेगा कि इस टैक्स को बढ़ाने का जो सिद्धान्त है वह कितना बढ़ाया जाय जिससे इस प्रकार की इन्डस्ट्री के विकास में बाधा न हो। इस टैक्स का बोझ किन पर पड़ता है और जिन पर पड़ता है वे कम्पेन्सेट होते हैं या नहीं. इन सब बातों का ध्यान रखा गया है। टैक्स का जो मार्जिन है वह मोटर मालिक अपने प्रोफिट में से अदा कर सकते हैं या नहीं, ये सब बातें हमने सोची हैं। हम इन बातों पर विचार करके इस नतीजे पर पहुंचे हैं कि हम इस प्रकार का टैक्स बढ़ा सकते हैं।

इसके अलावा परमिट सिस्टम का भी माननीय सदस्य ने विरोध किया। मैं समझता हूं, इसका जहां विरोध किया है उसका दूसरा पोइन्ट ऑफ व्यू भी देखना पड़ेगा। हमारे यहां पुराने राजाओं के समय में जो व्यवस्था थी उस समय मोनोपोली सिस्टम चालू था, क्या हम यह चाहते हैं कि मोनोपोली सिस्टम इस समय भी लागू किया जाय। अगर मोटर चलाने के लिये इजाजत दी जाती है तो किसी एक व्यक्ति को तो उससे जो इनकम होगी वह जाकर एक आदमी के पास जमा हो जायगी। यह प्रणाली उस समय चालू थी। अगर हम आज यह मोनोपोली का सिस्टम लागू करते हैं तो यह कोई ज्यादा अच्छा सिस्टम हो, ऐसी बात नहीं है।

फ्री ट्रेड की भी बात कही गई लेकिन जिन माननीय सदस्य ने यह कहा, क्या उन्होंने इसके (future aspects) भी देखे हैं ? यह अलग प्रश्न है कि मोनोपोली की जाय या फ्री ट्रेड किया जाय, अगर इसको चर्चा का विषय बनाते हैं तो अलग अलग राय आ सकती है। हमने इन सब बातों पर विचार

(श्री नाथूराम मिर्धा)

किया और हमें यह पर्मिट सिस्टम ज्यादा एडवान्टेजियस मालूम हुआ। इस पर्मिट सिस्टम के बारे में टेक्सेशन इन्क्वायरी कमिशन ने भी काफी डिस्कस किया। यह मैं भी मानता हूँ, हर सिस्टम में एडवान्टेज और डिसएड-वान्टेज दोनों होते हैं। खुले ट्रेड के रूप में अगर हम मोटर विहिकल्स को चालू रखने की इजाजत देते हैं तो होगा क्या कि पहले पहले हर व्यक्ति जोश में आकर मुनाफा कमाने की गरज से मोटरें खरीद लेगा; किसी भी तरह आज एक बस को खरीदने में २०-२५ हजार रुपये की आवश्यकता होती है वह सोचता है कि मुझे बहुत प्रोफिट होगा। किंतु जब एक ही मार्ग पर पचासों बसें चलने लगेंगी तो मैं समझता हूँ कि जो यह सोचकर खरीदता है कि मुझे काफी लाभ होने वाला है उसके लिये यह नौबत भी आ सकती है कि उसको बस भी बेचनी पड़े और घर भी निलाम करना पड़े। लाभ को देखते हुए वे जोश में आकर एक दम ऐसा कर सकते हैं, लेकिन जो इस ट्रेड में एन्टर होगा वह आगे पीछे की सोच-कर एन्टर होगा। यह अलग चर्चा का विषय है। इस बिल से इसका कोई सम्बन्ध नहीं। पर्मिट सिस्टम में क्या एडवान्टेज हैं, फ्री ट्रेड में क्या एडवान्टेज हैं, क्या डिसएड-वान्टेज हैं, इनके बारे में अलग अलग विचार हो सकते हैं। मोनोपोली सिस्टम पर विचार करने का यह समय भी उपयुक्त नहीं।

इसके अलावा यह भी कहा गया मेरे बहुत समझाने के बाद भी, कि बिल्कुल डाइरेक्ट टैक्स है। उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके जरिये सदन के माननीय सदस्यों से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि यह इन्क्रीज टैक्स के प्रोपोजल्स हैं उनका इन्सीडेन्स आम लोगों पर नहीं पड़ने वाला है। छः आइटम्स जो हमने टैक्स के बताये हैं वह उन लोगों के ऊपर पड़ेगा जो वास्तव में देने योग्य हैं।

एक माननीय सदस्य ने खड़े होकर कहा कि इस टैक्स को ओटोमोबाइल या होर्स पावर के साथ जोड़ देना चाहिए। यह आर्ग्युमेंट वे कहाँ से निकाल लाये ? कहीं ऐसा होता है कि ३६–३६ हार्स पावर भी होते हैं, २५ और तीस के बीच में भी होती हैं।

श्री भैरोंसिंह : वे मोटरें कौन सी हैं जो ३५ हार्स पॉवर की होती हैं ?

श्री नाथूराम मिर्धा : फोर्ड, शेवर्लेट, प्लाईमाउथ में ३५–३५, ३६–३६ होर्स पावर की मोटरें होती हैं। इसका मतलब यह है कि आप समझते नहीं हैं कि होर्स पावर क्या होता है।

श्री भैरोंसिंह : एक लोड लारी का होर्स पावर क्या है ?

श्री उपाध्यक्ष : No interruption please.

श्री नाथूराम मिर्धा : ३५–३६ भी है। तो इसके सम्बन्ध में टैक्सों को जोड़ना या पैसे-न्जर के साथ जोड़ना, यह आर्ग्युमेन्ट्स उचित नहीं है। ये सारी चीजें हमने डिसकस की हैं, एक्सपर्टस के साथ बैठकर डिसकस की हैं और ये सारे उनके व्यूज हैं, उनको जरा बैठकर समझने की कोशिश करें। ऐसे ऐसे नये नये व्यूज जो पेश करते हैं उनको समझना चाहिये।

श्री पी० के० चौधरी : उपाध्यक्ष महोदय, आप गलत............

श्री नाथूराम मिर्धा : आप विराजिये, आपकी बातें मैंने ध्यान से सुन लीं। अब आप मुझे भी सुनने की कृपा करें।

श्री उपाध्यक्ष : Hon'ble member, there is Chair in between you and the Hon'ble member.

श्री नाथूराम मिर्धा : चेयर शायद जरा चुप थी इसलिये मुझे कहना पड़ा।

श्री उपाध्यक्ष : No, the chair was very alert.

एक माननीय सदस्य : मैं जिक्र कर दूं तो और भी अच्छा होगा कि.... ....

श्री उपाध्यक्ष : Order please! I think we are expected to maintain the decorum. Hon'ble member to resume the debate.

श्री नाथूराम मिर्धा (यातायात मन्त्री) : (जारी) तो माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह कह रहा था कि ये जो दलीलें इसे सिलेक्ट कमेटी में भेजने के लिए दी गईं वे न तो इस बिल से सम्बन्ध रखती हैं, न सिलेक्ट कमेटी में विचार करने की गुंजाइश है। यह छोटा और सीधा सा बिल है। इसमें कोई चीज छिपाई नहीं गई है।

मैं आंकड़ों से यह बताने की चेष्टा करूंगा कि जो एक्ट दूसरे राज्यों में हैं उनमें क्या रेट्स हैं और यहां क्या हैं। दोनों के कम्पेरीजन से आपको सही स्थिति मालूम होगी। कुछ आंकड़े एक माननीय सदस्य ने भी यहां रक्खे, पर मैं उनकी तथ्यता के बारे में कुछ कह नहीं सकता। पर मेरे पास जो आंकड़े हैं सब स्टेटों के कलेक्ट किये हुए हैं।

राजस्थान में जो स्टेट कैरेजे पर टैक्स लग रहा है वह ७५०) है, बिहार में ८२०) है, मद्रास में २७६०) है सिटी एरिया में, बाहर के एरिया में साल के ३६००) है, ट्रावनकोर कोचीन में ३६००) है।

यह स्टेट कैरेजेज के बारे में बताया है मैंने। इसके अलावा प्राइवेट कार के बारे में मैं बताऊं। यहां पर १२) से १५) है। टैक्सेशन एन्क्वायरी कमीशन ने इसे २०) तक भी उचित बताया। दूसरी स्टेटों में यह यहां से कहीं बहुत ऊंचा है। प्राइवेट कार्स के ओनर्स काफी अच्छी स्थिति के लोग हैं, वे आसानी से इस छोटे टैक्स को जनता के हित में पार्ट विथ कर सकते हैं।

इसके बाद में मोटर बसों पर बताया। यह तो बिलकुल वाजिब सी बात है और इस बारे में राजस्थान का जो टैक्स होगा वह १२०) है, बिहार में १३०) है, बम्बई में २४०) है, मद्रास में ३००) है, ट्रावनकोर कोचीन में ३००) है। इसी तरह अलग अलग जगहों के आंकड़े हैं।

इसी तरह तीन टन वाली प्राइवेट कार के बारे में टैक्स बढ़ाने की बात है। ये भी दूसरी स्टेटों के आंकड़ों से कम्पेअर करेंगे तो कम ही पावेंगे :

राजस्थान	८००)
बम्बई	६८०)
ट्रावनकोर कोचीन	१४४०)
मद्रास	१४४०)
मध्य भारत	५००)

तो इस तरह से इन आंकड़ों के मिलान करने पर और वहां के आम तौर पर....

श्री श्रीभानसिंह : पेप्सू के भी बता दीजिये।

श्री श्री नाथूराम मिर्धा : मेरे पास जो हैं वे मैंने बता दिये हैं।

श्री श्री भानसिंह : बम्बई का और राजस्थान का आप कम्पेअर कर रहे हैं ?

श्री नाथूराम मिर्धा : उनकी हालत को देखते हुए दूना तिगुना है और अपने यहां १।३ है। उनकी हालत अच्छी है और टैक्स इसलिए ज्यादा हैं तो अपने यहां भी उससे १।३ है; यह हालत में फर्क होने से ही तो है।

इन हालतों को देख कर ये टैक्सेशन आपके सामने रख रहे हैं। आपकी इच्छा हो तो मंजूर करिये, नहीं तो नहीं करिये।

बाद में मोटर साइकल के बारे में टैक्स लगाने की बात थी आपने साइकल को समझ लिया। इसलिए मैं निवेदन कर देना चाहता हूँ कि यह टैक्स साइकिल पर नहीं, मोटर साइकिल पर है और वह भी राजस्थान में १८) होगा। आसाम में २५) है, बिहार में २१) है, बम्बई में ३२) है, पंजाब में ४०) है, मध्यभारत में २५) है, सौराष्ट्र में २५) है, ट्रावनकोर कोचीन में २८) है और दिल्ली में ३०) है। इन आंकड़ों पर, इन तथ्यों पर विचार करेंगे तो...........

श्री पी. के. चौधरी : मोटर साइकल पर टैक्स नहीं है, क्या मैं यह समझूं ?

श्री नाथूराम मिर्धा : आप समझते रहें। मैं तो कह रहा हूँ ३) बढ़ाने की बात है।

श्री पी. के. चौधरी : साइकिल पर टैक्स नहीं है ?

श्री नाथूराम मिर्धा : मोटर साइकिल नहीं, बिकना साइकिल, जिसको ओटो साइकिल कहते है। साइकिल तो वह है हां। एक ही है।

जो दलीलें सदन के माननीय विरोधी दल के सदस्यों ने दीं और यह कहा कि इस बिल पर बहुत महत्वपूर्ण बातें निर्भर हैं, सिलेक्ट कमेटी में इसलिये विचारार्थ यह जाना चाहिये तो मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इसमें कोई महत्वपूर्ण चीज नहीं है। यह उन लोगों पर लगेगा जिनकी देने की कैपेसिटी है। देश के विकास को ध्यान में रखते हुए इस बिल को हमें पास करना चाहिये। बूंद बूंद करके ही घड़ा भरता है। योजना को पूरा करने के लिये हमें बहुत अधिक पैसे की जरूरत है और इसके जरिये जो आमदनी इस साल में मिलनी चाहिए उसको क्रेडिट बजट में लिया जा चुका है और आमदनी के जरिये जल्दी से जल्दी चालू होने चाहिये और राइट अर्नेस्ट में सोच कर इसे आप पास करें तभी यह होगा। इसलिये इसमें अब समय नहीं है। इसकी इम्पार्टेन्स है और जल्दी से जल्दी यह पास होना चाहिये। सिलेक्ट कमेटी में भेजने के प्रस्ताव से इसीलिये मैं सहमत नहीं हूँ और इसको मंजूर करने को मैं बिलकुल तैयार नहीं हूँ। यह मुझे निवेदन करना है।

श्री दयाकृष्ण विजय : माननीय उपाध्यक्ष महोदय।.... ...

श्री उपाध्यक्ष : Hon'ble member will state the point over which he wants to say.

श्री भैरोंसिंह (१४) : डिबेट का जवाब दे रहे हैं, साहब।

श्री दयाकृष्ण विजय : उत्तर देने का मेरा अधिकार है।

श्री भैरोंसिंह : एक तरीके से सिलेक्ट कमेटी में भेजने का जो प्रस्ताव है उस सम्बन्ध

Page No.102

(श्री भैरोंसिंह)

में माननीय मन्त्री जी ने अपनी बात बता दी, इसके जवाब में ये अब अपनी बात कह रहे है

श्री नाथूराम मिर्धा : कौन से नये पोइन्ट जवाब दे रहे है ?

श्री उपाध्यक्ष : yes, begin.

श्री दयाकृष्ण विजय (छबड़ा) : जैसा कि अभी परिवहन मन्त्री जी ने उत्तर दिया मैं समझता हूँ कि सदन के किसी भी सदस्य को उनके उत्तर से सन्तोष नहीं हुआ होगा। माननीय परिवहन मन्त्री जी ने बताया कि जो कुछ टैक्स में वृद्धि की गई है यह मामूली है। लेकिन मैं जब राजस्थान की स्थिति को देखता हूं तो ऐसा लगता है कि जो दस लाख रुपया प्राप्त करने की योजना परिवहन मन्त्री जी ने इस प्रकार से बनाई है वह राजस्थान के मोटर मालिकों के ऊपर एक बड़ा भारी आघात है।

वैसे उन्होंने अपने उत्तर में कहा कि राजस्थान के मोटर मालिकों की जो हालत है उसे वे जानते हैं, लेकिन सदन के जिन माननीय सदस्यों ने इस बिल को प्रवर समिति के सुपुर्द करने की बात का समर्थन करते हुए जो अपने विचार प्रकट किये वे लोग भी, मैं समझता हूं, उनसे कम मोटर मालिकों की हालत से अपरिचित नहीं हैं।

इसलिए जो कुछ कहा गया है, मैं समझता हूँ कि परिवहन मन्त्रीजी ने उसकी गहराई तक पहुँचने की कोशिश नहीं की है। अगर वे उसकी गहराई तक पहुंचकर मोटर मालिकोंकी हालत पर विचार करते तो उन्हें मालूम पड़ता कि एक आदमी जो इस धन्धे में है। अपने जीवन-यापन के साधनों पर अपना पेट काट कर २०-२५ हजार खर्च करता है। माननीय मंत्री जी ने उन बड़े-बड़े लोगों को देखा होगा जिन्होंने आज हमारे मोटर व्यवसाय को एक मोनोपोली कर रखा है, जिन्होंने एक स्थान पर नहीं किन्तु पांच-छः स्थानों पर, सड़कों पर अपने परमिट्स ले रखे हैं। मैं समझता हूँ कि माननीय मंत्रीजी ऐसे लोगों के सम्पर्क में आते हैं, लेकिन मैं उनके ज्ञान के लिए यह बता देना चाहता हूँ कि कुछ ऐसे भी व्यक्ति हैं, ऐसे भी मोटर मालिक हैं जो दो-चार मिलकर पार्टनरशिप में मोटर व्यवसाय करते हैं, कुछ कोऑपरेटिव बेसिस पर मोटर व्यवसाय करते हैं, कुछ ऐसे भी हैं जो शिक्षा के लिए विद्यार्थियों को इधर उधर ले जाने के लिए मोटर का व्यवसाय करते हैं, कुछ ऐसे भी हैं जो प्राइवेट रोगियों को अस्पतालों में ले जाते हैं। लेकिन माननीय मंत्रीजी ने ऐसे मोटर मालिकों पर ध्यान नहीं दिया है। उनमें कोई डिस्टिन्कशन नहीं किया है, यदि किया गया है तो केवल एग्रीकल्चरल पर्पज़ में काम आने वाली मोटरों के लिए जिनको इस टैक्स से मुक्त किया है। सार्वजनिक कार्य मे आने वाली मोटरों पर कोई छूट नहीं दी गई है।

४.२१ म० प०

जहां तक मोटर मालिकों पर विचार करते हैं, कितना टेक्स उन पर लगा हुआ है ? हो सकता है कि उनकी आमदनी अधिक हो, जैसा कि माननीय मंत्रीजी की नज़र ने देखा है, लेकिन मैं बताऊं कि उनकी आमदनी कम है। मोटर वगेज हैं उन पर टैक्स लगा चुके हैं. पेट्रौल मोटर चलाने के काम में आता है, उसमे साढ़े पांच आने की वृद्धि हो गई है। जब हम यह देखते हैं कि ड्राइवर्स और कन्डक्टर्स की यूनियन बनी हुई है, वेतन का संघर्ष

Page No.103

(श्री दयाकृष्ण विजय)

होता है, इस कारण भी मोटर मालिकों पर खर्च अधिक आता है। इस प्रकार हम देखते हैं कि एक मोटर मालिक पर सरकार का टैक्स है, पेट्रोल में वृद्धि हो गई है, ड्राइवर्स और कन्डक्टर्स की तनख्वाहें बढ़ानी पड़ती हैं, एक आदमी अपना पेट काट कर २०-२५ हजार का खर्चा करके मोटर चलाता है, लोगों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाता है, कुटीर उद्योगों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुँचाता है, उस पर इतने करों का भार है। उस पर सरकारी टैक्स, पेट्रोल का भाव अधिक, कन्डक्टर और ड्राइवर की बढ़ती हुई तनख्वाहें और उस पर फिर भी टैक्स बढ़ाते चले जायं, यह कोई न्याय है! यह कोई मार्ग है? यहां बसेज़ चलती हैं, साइकिलों को आप मेकेनाइज्ड मान रहे हैं, जो तेल द्वारा न चल कर पेट्रोल से चलती हैं, जो सुविधा के खातिर चलाते हैं उसको इस केटेगरी में ले रहे हैं। लेकिन जब हम इक्विटी दृष्टि से देखते हैं, जब हम न्याय की दृष्टि से देखते हैं, जब हम संगत होने की दृष्टि से देखते हैं तो यह मालूम पड़ता है कि माननीय मंत्रीजी ने मोटर के साधन को, यातायात के साधन को, मेकेनाइज्ड चलती हैं उन सब को एक लाठी से हांकने की कोशिश की है। सोचने का प्रश्न यह था कि इन साइकिलों को मेकेनाइज्ड साइकिलों को, मोटर साइकिलों को, जो मध्यम श्रेणी के लोगों के लिए एक आवश्यकता है, मिडिल क्लास के लोगों के लिए एक आवश्यकता के रूप में है उन मध्यम श्रेणी के लोगों पर यह टेक्स क्यों लगाया जाय? यह सामान्य आदमी की आवश्यकता है, हर आदमी चाहता है कि इस जयपुर शहर में, इस बड़े नगर में इसकी उसको आवश्यकता है। मैं माननीय मंत्रीजी को बताऊं कि कन्जर्वेटर ऑफ फॉरेस्ट्स का ऑफिस छः मील की दूरी पर है, एक क्लर्क है उसको ६ मील की दूरी पर जाना पड़ता है जो शहर में रहता है, जयपुर में रहता है, उसको कोई ट्रेवलिंग अलाउन्स नहीं मिलता, जो साइकल रखता है, मोटर साइकल रखता है या मेकेनाइज्ड साइकल रखता है उससे टैक्स लेंगे? एक क्लर्क है जिसको ५०-६० रुपये की आमदनी है, उससे आप चाहते हैं कि वह आपको ४२ रुपये टैक्स के दे दे। इस प्रकार आप उसको भारी बोझे से लाद देना चाहते हैं? जीवन के हर क्षेत्र में आवश्यकताओं के ऊपर कर लगा है, हर चीज पर टैक्स लगा हुआ है। क्लर्क का जीवन एक साधारण जीवन है, मध्यम वर्ग के लोगों का जीवन साधारण जीवन है; इस प्रकार उनको करों के भार से लादने से वे डूब जावेंगे, वे चल नहीं सकते हैं, आज जिनका पेट मेहनत करने से, पूर्ण रूप से न भरने से, पीठ से चिपका हुआ है, हमें ख्याल करना पड़ेगा कि इस प्रकार से भेद रखें या न रखें? साइकिलें हैं, मध्यम वर्गीय लोग हैं, क्लर्क हैं, अध्यापक हैं, विद्यार्थी है, इस बड़े शहर में आकर अपना स्थान पाते हैं, एक स्थान से दूसरे स्थान को जाने के लिए, उनको प्रयोग में लाते हैं उनके लिये एक नैसेसिटी बन जाती है, उनकी आवश्यकता का वह एक साधन है, उन पर टैक्स लगायें; यह हमारे ऊपर एक विचारणीय प्रश्न है। माननीय मन्त्री जी ने इस ओर ध्यान नहीं दिया।

राजस्थान की सड़कों पर ध्यान दें। इस पर वाद विवाद हो चुका है, आपका अधिक समय नहीं लूंगा। जैसा कि माननीय मन्त्री जी ने अपने उत्तर में बताया कि पंचवर्षीय

(श्री दयाकृष्ण विजय)

योजना में इसके लिए ५॥ करोड़ रुपया रखा था और उसमें से ५ करोड़ व्यय किया, हो सकता है कुछ सड़कें बनी हैं, मैं इनकार नहीं करता, लेकिन आज आवश्यकता इस बात की है कि जो औद्योगिक केन्द्र हैं उनको शीघ्र से शीघ्र सड़कों से जोड़ा जाय, हर आदमी जो गांवों में रहता है उसका सम्बन्ध शहर से रहता है, हर किसान चाहता है कि उसका सम्बन्ध शहर से हो, हर व्यापारी चाहता है कि उसका सम्बन्ध शहर से हो ताकि उनकी फसल का माल शहर में पहुँच सके, व्यौगारिक वस्तुयें शहर में पहुँच सकें, उनको मार्केट मिल सके। यह आवश्यकता है और यह मोटर यूनियन्स को प्रोत्साहन देती हैं। लेकिन जब हम यह बात कहते हैं कि सड़कें खराब हैं तो उत्तर दिया जाता है पांच करोड़ खर्च कर दिये। लेकिन मैं कहूँगा कि यह संतोषजनक नहीं है, राजस्थान की जनता के सामने आज यह प्रश्न है कि वह अपना विकास करके दूसरे प्रांतों की जनता के समकक्ष आ सके। आज हमारे सामने भी यह प्रश्न है कि राजस्थान की जनता विकास करे और दूसरे प्रांतों की जनता का जो जीवन स्तर है राजस्थान की जनता के जीवन स्तर को भी उनके मुकाबले में लायें। राजस्थान की विचित्र स्थिति है। जब राजस्थान के व्यक्ति के जीवन-स्तर पर हम विचार करते हैं तो तो बड़ा आश्चर्य होता है। दिन भर काम करने वाले मध्यम श्रेणी के व्यक्तियों का क्या जीवन स्तर है, राजस्थान के क्लर्क का क्या जीवन स्तर है, वह हमसे छिपा हुआ नहीं है, राजस्थान के अध्यापक का क्या जीवन स्तर है, वह भी हमसे छिपा हुआ नहीं है और जो आमदनी के रूप में उनको प्राप्त होता है वह भी हमसे छिपा हुआ नहीं है। इन लोगों पर हम देखते हैं कि भारी टैक्स लगाये जाते हैं। यह किस प्रकार से न्यायसंगत बात हो सकती है?

माननीय मन्त्री जी ने कहा, कुछ आंकड़े बताये और यह बताया कि दूसरे प्रान्तों से राजस्थान में मोटर मालिकों पर कम टैक्स है। लेकिन जैसा कि जिस समय वे यह बता रहे थे तो किसी दूसरे माननीय सदस्य ने उनको इन्टरप्ट करते हुए पूछा कि पंजाब और पेप्सू का उदाहरण दीजिए, राजस्थान से अच्छा है, उनके आंकड़े बताने से उन्होंने इन्कार किया। यह इस बात से स्पष्ट होता है कि दूसरे प्रांतों से भी यहां ज्यादा टैक्स लगा रहे हैं। औद्योगिक नगरों से, बम्बई, मैसूर, जहां लोग अच्छा कमाते हैं, साधन-युक्त हैं, काफी डेवलप्ड हैं, इस राजस्थान का, बहुत पिछड़ा हुआ है, जहां तरक्की की गुन्जाइश है, लोग जहां तरक्की चाहते हैं, उन लोगों से मुकाबला करते हैं, मैं समझता हूँ, यह कोई मुकाबला नहीं है। आज आवश्यकता इस बात की है कि हम देखें कि जनता इस प्रकार के टैक्सेज का भार वहन कर सकती है?

इस सारी चीजों को देखते हुए माननीय मन्त्रीजी ने कहूंगा कि जो प्रस्ताव मैंने रखा है कि इस बिल को प्रवर समिति के सुपुर्द किया जाय उस पर विचार करना आवश्यक है। जो सड़कों की हालत है, मोटर का जो धन्धा है उसको बढ़ाने की दृष्टि से जो कार्य करना आवश्यक है, साइकल और मोटर साइकल के टैक्स में जो भेद होना चाहिए था, इन सारी बातों पर विचार करने के लिए यह बिल सिलेक्ट कमेटी के सुपुर्द होना चाहिए था ताकि वहां पर इस पर विचार किया जा सकता था। जब कि मैं देखता हूं कि माननीय सदस्यों ने, केवल विरोधी पक्ष

(श्री दयाकृष्ण विजय)

के लोगों ने ही इस प्रकार के विचार प्रकट किये हों, ऐसी बात नहीं हैं। मुझे यह कहते हुए हर्ष है कि ट्रेजरी बेन्चेज़ के कई माननीय सदस्यों ने इसका पुरजोर समर्थन किया है। इस बिल में इतनी अनियमिततायें हैं, इन इक्वटी है, जिनमें परिवर्तन लाने की आवश्यकता है और इसके लिए इस बिल को प्रवर समिति को भेजना आवश्यक है। हो सकता है कि विरोधी दल के आदमी की ओर से प्रस्ताव सदन के सन्मुख आया है, हो सकता है कि बहुमत के आधार पर उसको ठुकराया जाय। लेकिन जहां तक एक शिड्यूल का प्रश्न है, हर आदमी इस बात पर विचार करेगा जैसा कि माननीय मित्रों ने किसी प्रकार के बंधन को स्वीकार न करते हुए इस बिल की खामियां दिखाई हैं। मैं आशा करता हूं कि यदि डिविजन का मौका आया तो हिम्मत के साथ सामने आयेंगे और जो खामियां हैं, उनको दूर करके के लिये प्रवर समिति के पास इस बिल को भेजने का समर्थन करेंगे। मोटर मालिकों का जहां तक सम्बन्ध है, उनकी अवस्था के ऊपर ध्यान देते हुए देश की परिस्थिति और राजस्थान की परिस्थितियों पर ध्यान देकर विचार करते हुए आवश्यक है कि इसे प्रवर समिति के पास भेजा जाय। इसलिये एक बार फिर मैं पुर जोर अपील करता हूं कि इसे प्रवर समिति के पास भेजने के प्रस्ताव का समर्थन करें। इन विचारों के साथ में इस प्रस्ताव को वापिस नहीं लेना चाहता।

श्री उपाध्यक्ष : So I put the amendment to the motion to vote.

(विराम)

प्रश्न यह है कि राजस्थान मोटर विहिकल्स टैक्सेशन (अमेन्डमेन्ट) बिल, १९५७ को प्रवर समिति के सुपुर्द किया जाय।

(अस्वीकृत)

प्रस्ताव गिर गया।

(विराम)

प्रश्न यह है कि राजस्थान मोटर विहिकल्स टैक्सेशन (अमेन्डमेन्ट) बिल, १९५७ को विचारार्थ लिया जाय।

(स्वीकृत)

बिल विचारार्थ लिया जाता है।

४. ४१ म० प०

श्री भैरोंसिंह (श्री माधोपुर) : माननीय उपाध्यक्ष, मैं इस बिल की क्लॉज़ १ में संशोधन प्रस्ताव करता हूँ कि इस क्लॉज़ १ का विलोप किया जाय।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं तो ऐसा सोचता था कि माननीय यातायात मंत्रीजो, जिस समय इस बिल के सम्बन्ध में, जो आम बहस हो रही थी, उसका उत्तर देते हुए मुझे भी इस बात का संतोष करा देंगे, जिसके कारण जो संशोधन प्रस्ताव प्रस्तुत किया उसको सदन में प्रस्तुत करने की आवश्यकता नहीं रहे। लेकिन जब मैंने उनका उत्तर सुना और खास तौर से टैक्सेशन इन्क्वायरी कमेटी की रिपोर्ट के आधार पर मैंने उनका उत्तर सुना तो मुझे भी यह इच्छा हुई और इच्छा ही नहीं बल्कि प्रबल इच्छा हुई कि इस सम्बन्ध में अपना संशोधन प्रस्ताव सदन में प्रस्तुत करूं और इस बात की मांग करूं कि मेरे प्रस्ताव को स्वीकार किया जाय।

Page No.106

(श्री भैरोंसिंह)

माननीय उपाध्यक्ष, इस बिल के स्टेटमेन्ट ऑफ ऑब्जेक्ट्स एण्ड रीज़न्स का जो पहला पेरा है उसमें लिखा है :

" The rate of tax for motor-cycles including motor scooters and motor-tri-cycles and cycles with mechanical power is proposed to be increased from Rs. 18/- per seat per anuum to Rs. 21/- per seat per annum. "

और आगे लिखा है :

" This is in conformity with the recommendations of the Motor Vehicles Taxation Enquiry Committee set up by the Government of India. "

उपाध्यक्ष महोदय, आज तक यह किताब तलाश करने के बावजूद भी मुझे नहीं मिली थी और कई माननीय सदस्य जो इस पुस्तक को देखना चाहते थे उनको भी नहीं मिली थी मैं यह नहीं कहता कि इस पुस्तक को छिपाया गया था शायद इसलिये कि इसको देखकर सदस्य यह मांग कर लें कि इसमें कुछ और भी सिफारिशें हैं जिनकी ओर इस टैक्सेशन इन्क्वायरी कमीशन ने सरकार का ध्यान आकर्षित किया था, उन्हें भी सरकार को मंजूर करना चाहिये था। मैंने जल्दी में इसके कोई १–२ चेप्टर्स पढ़े हैं और खास तौर से जो सिफारिशें की गई हैं उनकी ओर ध्यान से देखा तो पता लगा कि इसमें इस बात का भी संकेत किया गया है कि रूरल एरियाज़ में मोटर इन्डस्ट्रीज़ व यातायात को गांवों तक पहुंचाने के लिये हर सरकार को चाहिये कि इस प्रकार के ऑपरेटर्स को कंसेशन रेट के आधार पर परमिट दें। मैं समझता हूं वह राय हमारी सरकार स्वीकार नहीं करेगी। यह राय मैं ही नहीं रख रहा हूँ बल्कि इस लाल किताब में जिसका हवाला मन्त्रीजी ने दिया था, उसमें है। अब प्रश्न यह आता है कि टैक्सेशन इन्क्वायरी कमीशन ने जिस बात को स्वीकार किया उसके पीछे जो बेक ग्राउन्ड है, वह बेक ग्राउन्ड यह नहीं है कि पैसे इकट्ठे करना, वह यह नहीं है कि राजस्थान सरकार को सन् ५७-५८ में ३ करोड़ का घाटा होगा इसलिये उसकी पूर्ति करने की व्यवस्था पहले से ही कर दी जाय, जैसा कि सरकार ने टैक्सेज़ में वृद्धि करके घाटे की पूर्ति कर दी है! लेकिन नेहरूजी के दिमाग में यह प्रश्न था कि जिस काम के लिये कमेटी अपोइन्ट की गई थी उसको दृष्टिगत रख कर जो मोटे मोटे सिद्धान्त इन्क्वायरी के समय अपनाये उनको दृष्टि में रखते हुए यह स्वीकार किया था कि भारत में ये इन्डस्ट्रीज़, जिन पर देश आधारित है वे डेवलप नहीं हैं और उन इन्डस्ट्रीज़ को डेवलप करने के लिये यह आवश्यक है कि उनको डेवलप करने वाले व्यक्तियों को कंसेशन दें और खास कर उन्हें दें जो रूरल एरियाज़ में ले जाना चाहते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, राजस्थान सरकार कहती है कि पिछड़े हुए इलाकों की उन्नति करने का काम और विकास कार्य को पनपाना चाहते हैं और हम भी कहते हैं कि पिछड़े हुए इलाकों में इस प्रकार का काम किया जाय। लेकिन यहां प्रश्न आता है उदयपुर क्षेत्र में कुम्भलगढ़ में और खास कर जहां गिरासिया लोग रहते हैं जो गाड़ी में बैठना पसन्द नहीं करते, रेल जिन्होंने शायद देखी नहीं है और मोटर में बैठना ऐसा समझते हैं जैसे स्वर्ग में जा रहे हों, उनकी उन्नति सबसे

(श्री भैरोंसिंह)

पहले होनी चाहिये । राजस्थान में ऐसी जनता आज भी है । उनके इलाके में यदि कोई मोटर चलाना चाहे तो उसको घाटा होगा । यदि इसी एवरेज से टैक्स देगा तो उसको घाटा होगा, यह मान कर चलना चाहिये । यदि सरकार व्यवस्था करती है कि इस इलाके में मोटर चलाने वालों को यदि कोई घाटा होता है तो यह नहीं कि सरकार अपने खजाने से देगी, लेकिन टैक्स में कमी की जायगी । लेकिन सरकार कहती है कि इसमें कमी की आवश्यकता नहीं है....

श्री नाथूराम मिर्धा (यातायात मन्त्री) : यह क्लोज़ मोटर साइकिल पर टैक्स लगाने के मामले के बारे में है । माननीय सदस्य रिपोर्ट मुझसे मांग कर ले गये हैं और उसको पूरी पढ़ा नहीं । वे सूंठ का गांठिया लेकर जल्दी ही पंसारी बनने की कोशिश न करें ।

श्री भैरोंसिंह : (जारी) मैं यह कह रहा था कि पिछड़ी जातियों का सम्बन्ध मोटर साइकल से ...

श्री नाथूराम मिर्धा : बात को समझने की कोशिश करें ।

श्री भैरोंसिंह : मैं कहूंगा कि समझ तो आपकी ओर से आती है, मुश्किल इतनी ही है । जहां कंसेशन देना चाहिये था वहां नहीं दिया, यह मान कर चलते हैं ।

अब दूसरा सवाल आता है कि आज यातायात के अन्दर मिडिल क्लास के आदमी मोटर खरीद नहीं सकते । ३५ होर्स पॉवर की कार जिसके बारे में मन्त्रीजी ने बताया, वे लोग रख नहीं सकते । यदि मिडिल क्लास के व्यक्ति मोटर साइकल खरीदें या कोई ऐसी साइकल खरीदें जिसमें मोटर फिट हो या मेकेनाइज्ड साइकल खरीदना चाहते हों, तो सरकार कहती है कि उनके लिए टैक्स में वृद्धि करदी जाय तो उनको कोई दिक्कत नहीं होगी । मैं मानता हूँ अध्यक्ष महोदय, कि जिस तरह से भरतपुर से आने वाले माननीय सदस्य ने बताया कि राजस्थान सरकार का यदि इन टैक्सेशन के द्वारा घाटे की पूर्ति करना है, तो उसके और भी तरीके हैं । जितने भी केपिटलिस्ट्स हैं जो बड़े पूंजीपति हैं, जिनके पास ५०–६० हजार की गाड़ियां हैं, एक गाड़ी नहीं, जिनकी गाड़ियों का गेरेज स्टेट गेरेज के बराबर है, जिनके पास ऐसी मोटर विहिकल्स हैं, ऐसे व्यक्तियों के ऊपर टैक्स इम्पोज़ करना चाहिए, पर ऐसे लोगों पर लागू करें, आज जो टैक्स बढ़ाया है, वह इनके ऊपर बढ़ाने की व्यवस्था करें, लेकिन यह प्रश्न नहीं है, वे तो कहते हैं कि सबको एक डंडे से हांकेंगे ।

कई माननीय सदस्यों ने विहीकल्स टैक्स के बारे में चर्चा करते हुए कहा कि आप पहले भूल गये थे जब सेल्स टैक्स कानून बना रहे थे, उस सेल्स टैक्स में आपने साइकल पार्ट्स पर टैक्स लगाया था, मैंने उस समय कहा था कि साइकल पार्ट्स पर टैक्स नहीं लगाना चाहिये, तो सरकार ने कहा था कि उस पर टैक्स होगा । एक तरफ तो साइकल पार्ट्स पर टैक्स हुआ, मोटर विहिकल्स पर टैक्स छूट गया था, उन मोटर विहिकल्स पर हमारे यातायात मन्त्री के सामने सेक्रेटरी ने टैक्सेशन इन्क्वायरी कमेटी की रिपोर्ट रख दी कि यह टैक्स लगाना चाहिये और उन्होंने यह टैक्स रख दिया । मैंने एक संशोधन का प्रस्ताव किया है, जिसके द्वारा यह व्यवस्था होगी कि जो मेकेनाइज्ड विहिकल्स

(श्री भैरोंसिंह)

हैं, उन पर टैक्स नहीं होगा। मैं माननीय मंत्रीजी से कहता हूँ कि कीमती गाडियों पर टैक्स बढ़ाया जा सकता है, आप उन पर टैक्सेशन की दृष्टि करते हैं, तो ऑपोजीशन आपके कदम का स्वागत करेगा। मैं समझता हूं वे ऐसा नहीं करेंगे क्योंकि उनको भी मोटर में बैठने की आदत हो गई है, उनकी श्रेणी पूंजीपतियों की श्रेणी में में आने लगी है। मुझे दुःख है कि जो व्यक्ति कल गरीबों की बात कहा करता था, मंत्री बनने के बाद, किसानों के नेता होने के कारण मंत्री बनने के बाद किस तरह शक्ति लगाते हैं पूंजीपतियों को बचाने में। मैं समझता हूं कि यह मन्त्री महोदय के लिए शोभा की बात नहीं है कि वे गरीब और अमीर को एक डंडे से हाकने लगे, गरीब और अमीर के साथ एक प्रकार से बर्ताव करना शोभा की बात नहीं है। जो सरकार कहती है कि हम समाजवादी अर्थ-व्यवस्था को पनपाना चाहते है, उस सरकार से मैं कहता हूं कि मोटर-साइकल पर तीन रुपये की वृद्धि की है और मोटर पर पांच रुपये की वृद्धि की है। मोटर साइकल ६०० रुपया की आती है और मोटर ६० हजार रुपये की। जो मोटर ६० हजार की आती है, उस पर पांच रुपये टैक्स में वृद्धि होगी और जो नौ सौ रुपये की चीज है उसमें तीन रुपये की वृद्धि होगी। मैं समझता हूं कि इस प्रकार के टैक्स का एस्टिमेट बनाने से पहले यह नहीं देखा कि कितना टैक्स लिया जायगा, इसका सरकार ने पहले विचार नहीं किया है। माननीय यातायात मन्त्री जी ने भाषण देते समय कहा था कि हमने इस पर अच्छी तरह से सोच-विचार कर लिया है। मैं समझता हूँ उन्होंने विचार नहीं किया है लेकिन तलाश की है कि टैक्स बढ़ायें तो किस पर बढ़ायें, तलाश करते करते किसी यातायात अधिकारी ने बताया कि टैक्सेशन इन्क्वायरी कमेटी ने सिफारिश की है कि मोटर विहिकल्स पर टैक्स बढ़ा दिया जाय। उस सिफारिश को स्टेटमेंट ऑफ ऑब्जेक्ट्स एण्ड रीज़न्स के इर पेराग्राफ में जोड़ दिया गया गया है। मेरे कहने का तात्पर्य यह है, माननीय उपाध्यक्ष महोदय, कि कोई भी टैक्स आप बढ़ायें, उससे पहले आप यह निश्चित करें कि राजस्थान के ऑपरेटर को क्या हालत है, जो मोटर साइकल चलाते हैं, उनकी क्या हालत है? मोटर साइकल मिडिल क्लास के लोग चलाते हैं, उनकी आमदनी किस प्रकार की है, उनकी स्थिति किस प्रकार की है, उनकी आमदनी और बचत का कम्पेरिज़न करके, कम्पेरेटिव स्टेटमेंट तैयार करके, यह निर्णय लें कि मिडिल क्लास के ऊपर टैक्स और लग सकता है या नहीं? अगर लग सकता है तो लेना चाहिए। यदि ऐसी सूरत में टैक्स में वृद्धि की जाय तो ज्यादती नहीं है। मैं आज वित्त मंत्री से यदि यह पूछूं तो निश्चित रूप से मान सकते हैं कि जवाब नकारात्मक होगा कि क्या आपने टैक्स बढ़ाने के लिए कोई इन्क्वायरी कमेटी बिठाई थी? मोटर ऑपरेटर की स्थिति क्या है, उनका खर्चा क्या है, उनकी आमदनी किस प्रकार की है, बचत कितनी होती है, उन पर कितना टैक्स इम्पोज़ कर सकते हैं? मैं समझता हूँ इसकी जांच उन्होंने नहीं की। आज सरकार का माप दंड अजीब प्रकार का होता है। यदि १० लाख का घाटा होता है, वह टैक्सेशन से लेना है और इस लिए मोटर व्हीकल्स पर टैक्स इम्पोज़ करना है। इस प्रकार पैसा बटोरने की व्यवस्था कर ली

(श्री भैरोंसिंह)

जाती है। पैसा बटोरने का ही प्रश्न नहीं है, आपको उससे पहले यह सोचना चाहिए कि मोटर ऑपरेटर की बचत कितनी है, आमदनी कितनी है, सुपरफ्लुअस इन्कम है, तो उस पर टैक्स इम्पोज़ करना है, तो हम गवर्नमेंट के इस निर्णय का स्वागत करते। लेकिन कोई इन्क्वायरी कमेटी नहीं बनाई गई, कोई बैंक ग्राउन्ड नहीं है, कोई लोजिक नहीं है। सदन में सिर्फ यह कह देना कि विकास के काम के लिए, सड़क बनाने के लिए, पैसा इकट्ठा कर रहे हैं, यह कहना मेरी समझ में नहीं आता। माननीय वित मंत्री और सभी मंत्री यहां बार-बार दुहराते हैं कि विकास के लिए कार्य कर रहे हैं। मैं समझता हूं कि आपने जो प्रथम पच वर्षीय योजना और द्वितीय पंच वर्षीय योजना विकास के लिए बनाई, ऐसी योजनायें हर सरकार बनाती आ रही है। मुसलमान बादशाहों के इतिहास को देखें, अंग्रेजों के इतिहास को देखें, तैमूरलंग, शाहजहां के इतिहास को देखें तो यह बात मिलेगी कि बादशाहों ने राज्य के अन्दर सड़कें बनाई, नहरें बनाई, धर्मशालाएं बनाईं, जनता के हित की चीजें बनाईं। कोई भी सरकार हो, उसका कर्तव्य है कि जनता की सेवा करे। पब्लिक की जेब में से जो उसकी बचत है, उसको खींचने की कोशिश करे। मैं समझता हूँ कि प्रजातंत्र को मानने वाली एक सरकार के लिए यह अच्छी चीज नहीं होगी। लेकिन वे कहेंगे कि हम मजबूर हैं। हमारी सरकार बचत के नाम पर, बाकी सारी चीजों को छोड़ कर, अर्थ व्यवस्था के मूल सिद्धान्त पर आघात कर, सही स्थिति का ज्ञान प्राप्त न कर, पैसा खींचने की मनोवृत्ति को अपनाये हुए है और मैं स्पष्ट रूप से कहना चाहता हूँ कि यह सरकार के लिए घातक होगी। सरकार के लिये घातक होगी इससे मुझे रंज नहीं, लेकिन यह सरकार की नीति सरकार के लिए घातक होती है, वह नीति जनता के लिए भी घातक हो सकती है, इसलिए मुझे चिन्ता है। मैं चाहता हूं कि सरकार इस घातक मनोवृत्ति को न अपनाये। वास्तविक प्रश्न यह है कि राजस्थान के अन्दर कितनी मोटर व्हीकल्स हैं, माननीय यातायात मंत्री मुझे बतायें, कि मोटर व्हिकल्स से कितना टैक्स आयेगा, यह बतायें लेकिन मैं जानता हूं इसकी उन्हें जानकारी नहीं है। कितने लोगों के पास मोटर व्हीकल्स हैं, किन लोगों के पास मोटर व्हीकल्स हैं, इसकी जानकारी नहीं है। यदि उनको जानकारी होगी, तो उनके उत्तर में मिलेगा लेकिन उनके पास यह संख्या नहीं है....

श्री नाथूराम मिर्धा: यदि पता हो जायेगा, तो क्या करेंगे ? अभी बता दिया तो कान पकड़ेंगे ?

श्री उपाध्यक्ष: Order please!

श्री भैरोंसिंह: आपके पकड़ूं या अपने ? खुद के लिए कह रहे हैं।

(हंसी)

श्री नाथूराम मिर्धा: बता दिया तो ?

श्री भैरोंसिंह: बता देना।

श्री उपाध्यक्ष: The Hon'ble Member should resume the debate.

श्री भैरोंसिंह: कान पकड़ने के लिए कह रहे हैं।

श्री उपाध्यक्ष: It is something between you as friends, it so appears. But they are not challenging it. It is between you as friends.

श्री भैरोंसिंह : पास में होता तो भी चेलैंज नहीं करते।

प्रश्न यह आता है, हमारी सरकार यह बता देगी कि मोटर व्हीकल्स कितनी हैं, कितना टैक्स आने वाला है, लेकिन मैं यह मान कर चलता हूँ कि उनके पास फिगर्स नहीं हैं। अब प्रश्न यह आता है कि ऐसी सूरत में जब सरकार के पास प्रोपोज़ल्स नहीं हैं, इस प्रकार की कोई इन्क्वायरी नहीं है, कि इससे आमदनी कितनी होने वाली है, कितनी प्राइवेट मोटर्स हैं, कितने पब्लिक केरियर्स हैं, इन सब की जांच किये बिना, केल्कुलेशन किये बिना सरकार टैक्स इम्पोज़ करती है, टैक्स के प्रस्ताव सदन में लाती है। माननीय उपाध्यक्ष महोदय, जो टैक्स की व्यवस्था है उसके सम्बन्ध में माननीय यातायात मंत्रीजी से कुछ शब्द निवेदन करूँगा। हो सकता है कि उनके पास मोटर है, वह न रहे, और माननीय मंत्री जी मोटर में सवार न होकर रिक्शे की सवारी करें, साइकिल भी खरीदनी पड़े, वैसी सूरत में उनको चाहिए कि वे साधारण जनता पर, साधारण व्यक्ति पर जो टैक्स का भार आने वाला है, उसको वैसे ही रिअलाइज करें। जैसे स्वयं पर भार आने वाला है, यह मान कर रिअलाइज करें, उसके बाद मुझे विश्वास है कि उनकी आत्मा, उनका हृदय जो करुण है, और तरुण है कम से कम मिडिल क्लास के व्यक्ति हैं, उन व्यक्तियों को निश्चित रूप से बचायेंगे। मेरा विश्वास है कि जो मिडिल क्लास के व्यक्ति हैं, उन पर यह टैक्स लगा कर जो सरकार को मामूली आमदनी होती है, उसको दृष्टि में न रखते हुए, मैंने जो प्रस्ताव सदन में प्रस्तुत किया है, उसको वित्त मंत्री महोदय निश्चित रूप से स्वीकार करेंगे। इन शब्दों के साथ मैं आशा करता हूं कि मेरे कहने के कारण, मेरे संकेत के कारण माननीय यातायात मंत्री का हृदय पिघलेगा और उस पिघलाहट के कारण मेरा प्रस्ताव निश्चित रूप से स्वीकार करेंगे। इन शब्दों के साथ मैं अपना स्थान ग्रहण करता हूँ।

(श्री यातायात मन्त्री एवं श्री पी. के. चौधरी के एक साथ बोलने को खड़े होने पर)

श्री उपाध्यक्ष : मिस्टर पी. के. चौधरी।

श्री पी. के. चौधरी (फुलेरा) : उपाध्यक्ष महोदय, क्लॉज़ २ पर जो अमेंडमेंट रखा गया है उसका मैं समर्थन करता हूँ और इस ख्याल से करता हूँ कि जो टैक्स स्ट्रक्चर है, पहले से जो स्ट्रक्चर रखा गया है, पहले से मोटर साइकिल, साइकिल पर १८ रूपया टैक्स रखा गया है, उस पर और टैक्स बढ़ाना मैं ठीक नहीं समझता हूँ। इसलिए मैं इस क्लॉज का विरोध करता हूँ और यह जो अमेंडमेंट है, इस टैक्स को बढ़ाने के खिलाफ, उसका मैं समर्थन करता हूँ।

जैसा कि मैंने पहले भी आपसे कहा था कि यह टैक्स मोपेट्स साइकिल्स पर भी लागू होता है, १५० रुपये की कीमत की साइकिल १५० रुपये की कीमत की मशीन लगा देते हैं, उस पर भी टैक्स लगाना, यह बिलकुल इन्इक्विटेबल है, इन्जस्टिस है। टैक्स अगर बढ़ाना ही है तो कार्स पर बढ़ाइये। मोटर साइकिल्स और मोपेट्स पर टैक्स लगाने से जो आमदनी हो उसके अनुपात से कार्स पर जो बढ़ाना चाहते हैं उससे ज्यादा बढ़ा दीजिये। पर मोटर साइकिल्स पर और ऑटो साइकिल्स पर जो १८ रुपया टैक्स है उसे अब २१ रुपया करना बिलकुल गलत है,

(श्री पी० के० चौधरी)

पब्लिक इसे पसंद नहीं करेगी, इसको हम बिलकुल अन्जस्ट समझते हैं। १२ से १५ मोटर पर करना चाहते हैं और मोपेट्स हैं उसकी कुल कीमत ३०० रुपया है उस पर २१ रुपया टैक्स कर दिया है यह बिलकुल गलत है। होर्स पॉवर की बात जो मैंने कही थी वह मन्त्री महोदय की समझ में नहीं आई, मोटर साइकिल हाफ होर्स पॉवर की या १ होर्स पॉवर की होती है। दो, तीन, चार होर्स पॉवर की मोटर साइकिल्स होती हैं वे दो हजार-ढाई हजार रुपया की कीमत की होती है, उस पर जो टैक्स रखा गया है उसी के बराबर इन मोपेट्स पर टैक्स रखना बिलकुल गलत है, जब कि मोपेट्स की कीमत ३०० रुपया है। मैं यह मानता हूँ कि मौजूदा टैक्स है वह ही इनइक्विटस है, इसलिये और न बढ़ाया जाय। यह कहते हुए मैं इस क्लॉज़ का विरोध करता हूं और विरोध करके मैं अपना स्थान ग्रहण करता हूँ।

श्री दयाकृष्ण विजय (छबड़ा) : माननीय उपाध्यक्ष, जो प्रस्ताव संशोधन के लिए श्रीमाधोपुर से आने वाले माननीय सदस्य ने रखा है, मैं उसका समर्थन करता हूँ। जैसा कि उनका संशोधन है, मोटर साइकिल्स पर, मेकेनाइज़्ड साइकिल्स हैं उन पर टैक्स नहीं लगाना चाहिए, जो कुछ पहले टैक्स लगा रखा है वही पर्याप्त है। मैंने पहले भी कहा था कि यहां पर इस बात को समझने में बड़ी गलती की गई है कि एक तो मोटर्स हैं, कार्स हैं, बड़े आदमियों के पास पैसा है जिन्हें खरीदने के लिये, बड़े आदमियों की लग्ज़री है उसके लिए पैसे खर्च किये हैं, उनके मुकाबिले में मोटर साइकिल्स और साइकिल्स जो कि जयपुर, कोटा-आदि स्थानों पर एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाने के लिये आवश्यक साधन हैं, उन पर भी कार्स के बराबर टैक्स लगाएं, यह कहां तक उचित है ?

जैसा कि माननीय सदस्य ने प्रस्ताव रखा था कि बड़ी बड़ी मोटरों पर, कारों पर टैक्स बढ़ा दें। मोटर साइकिल्स, मेकेनाइज़्ड साइकिल्स पर कर बढ़ाने से जो आमदनी आप करना चाहते हैं, उस अनुपात से मोटर कार्सपर बढ़ा दें, पर इन मोटर साइकिल्स और मेकेनाइज़्ड साइकिल्स पर, जो कि साधारण मध्यम वर्ग के लोगों के लिये आज कल के समय में आवश्यक साधन हैं, उस पर टैक्स न बढ़ायें। मध्यम वर्ग के लोगों के लिए आवश्यक साधन नहीं हैं, इस पर कर बढ़ाना अनुचित है। आज के समय में छोटे से छोटे व्यक्ति को भी मेकेनाइज़्ड साइकिल रखने की आवश्यकता पड़ती है। एक ओर तो आप समाजवादी समाज की व्यवस्था लाना चाहते हैं और नारा लगाते हैं कि हम मजदूरों और गरीबों को ऊंचा उठाना चाहते हैं, गरीबों और मध्यम वर्ग के लोगों का स्तर ऊंचा करना चाहते हैं और दूसरी तरफ उन पर आप यह कर लगा रहे हैं, कर बढ़ा कर उनको ऊंचा उठने से रोक रहे हैं, यह अनुचित है।

संशोधन में कहा गया है कि साइकिलों और मेकेनाइज़्ड साइकिलों पर टैक्स नहीं बढ़ाया जाय, क्योंकि वे आज कल जन-जीवन का आवश्यक अंग बन गई हैं, उन पर टैक्स की वृद्धि उचित नहीं है, इसलिये मैं उनके प्रस्ताव का समर्थन करते हुए कहूंगा कि जैसा उन्होंने चाहा है कि जो १८ से २१ रुपया किया गया है, जो कर वृद्धि की गई है, "In column 2 opposite clause

(श्री दयाकृष्ण विजय)

(a) of article I, for the figures '18', the figures '21' shall be substituted,'' इसको डिलीट करने के लिए, १८) से २१) करने का रखा है, वह नहीं किया जाय। मैं इस संशोधन प्रस्ताव का समर्थन करता हूं और आशा करता हूं कि माननीय मन्त्रीजी इस पर सहृदयता से विचार करेंगे और गरीबों व मध्यम वर्ग के लोगों के प्रति कठोर नहीं बन कर इन पर और कर नहीं बढ़ायेंगे, व उन्हें इस सुविधा का उपभोग करने देंगे। हम जहां यह चाहते हैं कि हर एक व्यक्ति उन्नति करे, साधारण, गरीब और मध्यम श्रेणी के लोगों का स्तर ऊंचा हो तो हमें इस बात को देखना पड़ेगा कि मोटर साइकिल और मेकेनाइज्ड साइकिल्स आज सबके लिये आवश्यक और उपयोगी चीज हो गई हैं, उस पर टैक्स नहीं लगाया जाय। अन्त में मैं यही कहूंगा कि जो संशोधन रखा है उसको स्वीकार किया जाय, मैं इस संशोधन के पक्ष में हूँ।

श्री नाथूराम मिर्धा (यातायात मन्त्री) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, जो संशोधन श्रीमाधोपुर से आने वाले माननीय सदस्य ने क्लॉज १ के पार्ट (१) में, क्लॉज को डिलीट करने का रखा है, उसे मैं बिलकुल नामन्जूर करता हूं। संशोधन के समर्थन में जो दलीलें दीं वे कुछ मेरी कम समझ में आई हैं। वे दलील यह दे रहे थे कि क्योंकि मिडिल क्लास के लोग हैं, उनके लिए यह आवश्यक चीज है और मन्त्री महोदय को यह भी पता नहीं है कि राजस्थान में कितनी मोटर साइकिलें हैं और उनसे इस कर वृद्धि के कारण कितना रुपया मिलेगा ? यह दलील तो वे अपनी अक्ल से दे रहे थे, मेरे पास इस बात के पूरे फिगर्स हैं। राजस्थान में कुल १३०६ मोटर साइकिलें हैं और ३ रुपये के हिसाब से जो इनसे पैसा मिलेगा उसे आप केल्कुलेट कर लीजिये। पर इसलिए इसे रखा गया है, ऐसे आइटम्स को क्रेडिट में लिया गया है, क्योंकि विकास के लिए एक एक पैसे की हम कीमत समझते है, एक एक पैसा लेना आवश्यक समझते हैं। ३ रुपया बढ़ा है, मोटर साइकिल वालों पर और जो मोटर साइकिल रखता है उसकी हैसियत है कि ३ रुपया साल में उसे ज्यादा देना पड़ेगा, तो उसके लिये यह कोई ज्यादा नहीं है। तो उन्होंने जो यह दलील रखी है मोटर साइकिल्स पर न बढ़ा कर कारों पर मन्त्री महोदय उस अनुपात से बढ़ा देते तो वे इसका समर्थन करते, यह उनकी दलील मात्र है। अगर वैसा किया जाता तो जैसे इस संशोधन के जरिये कटौती का रखा है उसी तरह उसमें भी रखते। तो उनकी यह दलील केवल दलील देने के लिये ही है।

इन सारे आइटम्स को हमने पूरी जांच पड़ताल के बाद में रखा, वह बहुत सोच समझ कर रखा है, इसका इन्सीडेन्स प्रोपर आदमियों पर पड़ता है। मेरी कार के लिये कहा गया, मेरी कार क्या है वह तो गवर्नमेंट की कार है, पब्लिक की कार है। जिस समय कोई व्यक्ति ओहदे पर होता है तो वह कार उसको मिलती है और जब वह उस ओहदे पर नहीं रहता तो कार नहीं मिलती और जब कार नहीं रहती तो वह व्यक्ति पैदल ही चलने लग जाता है।

श्री भैरोंसिंह : इस ढंग से कौन सोचता है ?

श्री नाथूराम मिर्धा : इसी ढंग से सोचा है और इसी ढंग से काम किया है। इस कार का टैक्स गवर्नमेंट के खजाने में आता है और यह कार भी गवर्नमेंट की है, मेरी कोई व्यक्तिगत कार नहीं है। जिस दिन कार रखने की हैसियत होगी उस समय टैक्स भी देंगे। यदि गवर्नमेंट टैक्स लगाएगी तो कार रखनेवालों को टैक्स भी देना होगा। मैं समझता हूं कि इसमें मेरे व्यक्तिगत मामले को जोड़ने की कोई बात नहीं थी, मगर फिर भी उनकी इस प्रकार की आदत है कि वे हर किसी मामले को गोलमाल करके रोचक बनाने के लिये ऐसा कह देते हैं। अच्छा किया जो कुछ भी उन्होंने कहा, मगर मैं समझता हूँ कि इसको मन्जूर करने में मुझे कोई ज्यादा गुंजाइश दीखी नहीं। इसलिए मैं इसको कतई मन्जूर करने के लिए तैयार नहीं हूं।

श्री भैरोंसिंह (श्री माधोपुर) : माननीय उपाध्यक्ष, अभी जवाब दूं या कल? अभी समय हो गया है।

श्री उपाध्यक्ष : You can continue it is a question of a minute or two more.

श्री भैरोंसिंह : अभी आपने १३०६ मोटर साइकिलों का नम्बर बताया, मगर मैं आपसे निवेदन करूंगा कि मेरे पास जो आंकड़े हैं उनसे टैली नहीं होते। आज समय भी हो गया है, कल सही आंकड़े लाकर पेश करूंगा और मैं समझता हूं कि आज यह क्लॉज पास भी नहीं होगा। इसलिये मुझे रिप्लाई करने का मौका दिया जाए।

श्री नाथूराम मिर्धा : माननीय उपाध्यक्ष, इतना तो ओपोजिशन को हमारे साथ कम्प्रोमाइज करना चाहिए कि कुछ समय ज्यादा भी बैठ कर इसको पास करें। हमारे पार्लियामेंट का सदन ६ बजे खत्म होता है। कल तक का समय ही है। एजेन्डा में बहुत काम पड़ा है, इसलिये मैं ओपोजिशन के माननीय सदस्यों से प्रार्थना करूंगा कि वे कुछ देर ज्यादा बैठ कर भी इसको आज पास करें।

श्री भैरोंसिंह : Hasty legislation is not a wise step. यह आज ही पास हो, ऐसी बात तो नहीं है।

श्री नाथूराम मिर्धा : मैं माननीय सदस्यों से अपील करूंगा कि यह एक छोटा सा बिल है, आप इस पर आज ही विचार कर लें। कल बहुत जरूरी मामले पर विचार किया जाएगा।

श्री श्रीभानसिंह : माननीय उपाध्यक्ष, टाइम हो गया है। बजट के समय तो हम बैठे ही थे, मगर अब वह समय तो है नहीं, इसको कल भी पास किया जा सकता है।

५·२ म० प०

राजस्थान सेकण्डरी एजुकेशन बिल, १९५७

(प्रवर समिति के सदस्यों की नामावली)

श्री उपाध्यक्ष : Order please! Announcement pertaining to the personnel of the Select Committee on the Rajasthan Secondary Education Bill, 1957.

1- Shri Mohanlal Sukhadia-Member-in-charge.

(श्री उपाध्यक्ष)

2. Shri Janardan Rai Nagar.
3. Shrimati Sumitra Devi.
4. Shri Sribhan Singh.
5. Shri Narainlal.
6. Shri Ram Chandra.
7. Shri Barkatullah Khan.
8. Shri Bhimsen.
9. Shri Laxman Hirat.
10. Shri Tejaram.
11. Shri Suganchand.
12. Shri Brij Mohanlal Sharma.
13. Shri Jugal Kishore Chaturvedi.
14. Shri Wali Mohammed.
15. Shri Ganpati Lal.
16. Shri Mahendra Singh (Ajmer)
17. Kumari Shanno Devi.
18. Shri Murli Dhar Vyas.
19. Shri Ram Narain.
20. Shri Anoop Singh.
21. Shri Suraj Mal.
22. Shri Daya Krishna Vijai.

We now adjourn till tomorrow at 11 A. M.

(तदनन्तर सदन की कार्यवाही म० प० ५-१० बजे, कल, दिनांक २९ मई, १९५७ के ११ म० पू० तक स्थगित हुई)

संक्षिप्त-विवरण

(मंगलवार, दिनांक २८ मई, १९५७)

स्तम्भ

तारांकित प्रश्नोत्तर ४१९८

जागीर के सरप्लस घोषित कर्मचारी कोटा डिवीजन के।

कोटा जिले में सप्लाई के लिये टीन का कोटा।

सीकर नगर में पानी के नल लगाने की योजना।

जि० जालोर में इस वर्ष अधिक वर्षा से फसल को क्षति।

खुली शराब बेचने पर प्रतिबन्ध।

झुंझुनू जिले की स्कूलों में टाट-पट्टियों की कमी।

राज्य बीमा विभाग के कर्मचारियों को अधिक समय तक कार्य करने के कारण अतिरिक्त भत्ता।

राजबाग उप-नगर (जोधपुर) में पेय जल की कमी।

भरतपुर में गत वर्ष आंधियों इत्यादि से फसल को क्षति।

चाकसू क्षेत्र में विकास-खण्ड खोलने की मांग।

अमृतपुरी (ग० जयपुर) में हरिजनों को दिये गये प्लॉट।

स्तम्भ

जोधपुर डिवीजन के अकाल ग्रस्त घोषित किये गये ग्राम।

गत दो वर्षों में लो-इन्कम ग्रुप हाउसिंग स्कीम के अन्तर्गत दिया गया ऋण।

पेन्शन विशेषाधिकारी के पदच्युत करने के पश्चात् तय किये गए पेन्शन के मामले।

राजस्थान नहर क्षेत्र में आने वाले गांवों में दस गुना लगान देकर खातेदारी प्राप्त करना।

त० शेरगढ़ व फलोदी में गत पांच वर्षों में अकाल सहायतार्थ दिया गया रुपया।

गंगानगर स्थित डिग्री कॉलेज में आगामी वर्ष में एम० एस० सी० क्लासेज़ खोलने सम्बन्धी।

मार्च में ओलों से बूंदी के विभिन्न ग्रामों में रबी की फसल को क्षति।

एक्साइज़ व टैक्सेशन विभाग के आर० ए० एस० न होने पर भी आर० ए० एस० पद पर कार्य करने वाले अधिकारी।

गवर्नमेन्ट इन्टर कॉलेज, टोंक में साइन्स और कॉमर्स की कक्षाएं

Page No.116

व उसे डिग्री कॉलेज बनाने सम्बन्धी।

सन् १९५५-५६ में जिला गंगानगर में नगरपालिकाओं को सहायता।

चाकसू तहसील के पिछले दिनों में आग लगने वाले ग्राम।

गवर्नमेंट हाई स्कूल, बांदीकुई हेतु बड़े हॉल व साइन्स रूम्स की आवश्यकता।

समाज कल्याण विभाग में नियुक्त हरिजन इत्यादि।

तहसील सूरतगढ़ में पुराने किसानों की काटी हुई जमीनें।

इस वर्ष जिला जयपुर में प्रारम्भ किये गये विकास-मण्डल।

व्यापारियों द्वारा विक्रय मूल्य के अतिरिक्त संग्रहीत किये गये विक्रय कर पर विक्रय कर।

कलेक्टरों तथा तहसीलदारों द्वारा विचाराधीन पट्टा मामलों का स्थानान्तरण।

विभिन्न जिलों में हरिजन छात्रों को दी गई छात्रावृत्ति।

नांवां जिले की तहसीलों में दो हाई स्कूल।

मेवाड़ टेक्सटाइल मिल को सरकार द्वारा ८॥ लाख रुपयों का कर्ज।

अतारांकित प्रश्नोत्तर ४२४७

गत दो वर्षों में दलित वर्ग संघ के अध्यक्ष द्वारा उठाया गया टी० ए०, डी० ए०।

गत मार्च में जिला टोंक में पड़े ओलों से विभिन्न ग्रामों में हुई क्षति।

बन्दोबस्त की दृष्टि से असेसमेन्ट सर्किल्स।

तहसील नांवा व परबतसर में सन् १९५४-५६ में सिवाय की रकम वसूली।

गत छः वर्षों में जनता को दिये गये शासकीय मन्दिर।

जयपुर नगर में ट्रेज़री की ओर से नियुक्त स्टाम्प्स् विक्रेता।

त. छोटी सादड़ी (जि० चित्तौड़) के अन्तर्गत सालरमाला नामक बीड का नियतन।

तहसील छोटी सादड़ी (जिला चित्तौड़गढ़) में सन् ५१ से ५६ तक १००) रु० से अधिक राशि की दी हुई तकावी।

श्री मुरलीधर व्यास द्वारा प्रस्तुत स्थगन प्रस्ताव पर राजस्व मन्त्री का वक्तव्य ४२५४

राजस्थान में खाद्य पदार्थों व अन्य आवश्यक वस्तुओं की दरों में अचानक वृद्धि होने के संबंध में श्री मुरलीधर व्यास द्वारा दिये गये स्थगन प्रस्ताव को प्रस्तुत

करने की अनुमति अध्यक्ष महोदय द्वारा प्रदान नहीं की गई, किन्तु राजस्व मन्त्री द्वारा स्थिति पर प्रकाश डालने हेतु एक वक्तव्य दिया गया।

श्री हरिभाऊ उपाध्याय द्वारा लिखे गये पत्र पर प्रस्तुत प्रस्तावों पर निर्णय ४२६०

श्री हरिभाऊ उपाध्याय, वित्त मन्त्री, के आचरण की जांच के निमित्त एक समिति की नियुक्ति के सम्बन्ध में श्री होतीलाल व श्री भैरोंसिंह (१४) द्वारा दिये गये प्रस्तावों को सदन में प्रस्तुत करने की अनुमति प्रदान नहीं करते हुए अध्यक्ष महोदय ने यह बतलाया कि श्री भैरोंसिंह ने मुख्यतः अपने प्रस्ताव में श्री उपाध्याय द्वारा ४ फरवरी, १९५७ को एक सरकारी कर्मचारी को उनके आम चुनाव में खड़े होने की बाबत पत्र लिखे जाने तथा उन सरकारी कर्मचारियों के नाम बतलाने से इन्कार करने, जिन्होंने गत आम चुनावों में सहायता देने की तत्परता दिखाई का उल्लेख किया है। प्रथम प्रश्न के सम्बन्ध में जो तथ्य लाये गये हैं वे सम्भवतः कानूनी अर्थों में एक भ्रष्ट अथवा अवांछनीय व्यवहार होते हैं। जिनका सम्बन्ध चुनाव के कानून से है अतः इस विषय को सदन के प्रांगण में उठाना अनुचित होगा। जहां तक सरकारी अधिकारियों के नाम न बतलाये जाने का प्रश्न है यह सूचित किया गया कि न तो यह कोई जुर्म है और न कोई ऐसी गम्भीर बात है जिसका सदन द्वारा नोटिस लिया जाय।

प्रवर समिति को सुपुर्द किया जाने वाला विधेयक ४२६६

राजस्थान सेकिन्डरी एज्युकेशन बिल, १९५७

श्री रामकिशोर व्यास, गृह मन्त्री, द्वारा उपरोक्त विधेयक को विचारार्थ लिये जाने का प्रस्ताव प्रस्तावित किये जाने पर श्री दयाकृष्ण विजय ने यह संशोधन प्रस्ताव प्रस्तुत किया कि विधेयक को एक प्रवर समिति के सुपुर्द किया जाय। तत्पश्चात् श्री दयाकृष्ण विजय का संशोधन प्रस्ताव स्वीकृत किया जाकर विधेयक एक प्रवर समिति के सुपुर्द किया गया जिसके निम्नांकित सदस्यों की नियुक्त की घोषणा बाद में की गई :—

१. श्री मोहनलाल सुखाड़िया, प्रभारी मंत्री
२. श्री जनार्दनराय नागर
३. श्रीमती सुमित्रा देवी
४. श्री श्रीमानसिंह
५. श्री नारायणलाल
६. श्री रामचन्द्र
७. श्री बरकतुल्लाह खां
८. श्री भीमसेन
९. श्री लक्ष्मण हिरात
१०. श्री तेजाराम
११. श्री सुगनचन्द

१२. श्री बृजमोहनलाल शर्मा

१३. श्री जुगुलकिशोर चतुर्वेदी

१४. श्री वलीमोहम्मद

१५. श्री गणपति लाल

१६. कु० शन्नोदेवी

१७. श्री महेन्द्रसिंह (अजमेरईस्ट)

१८. श्री मुरलीधर व्यास

१९. श्री रामनारायण

२० श्री अनूपसिंह

२१. श्री दयाकृष्ण विजय

राजस्थान मोटर विहिकल्स टैक्सेशन (अमेन्डमेन्ट) बिल, १९५७ ४२८७

श्री नाथूराम मिर्धा, यातायात मन्त्री, द्वारा उपरोक्त विधेयक को विचारार्थ लिये जाने का प्रस्ताव प्रस्तावित किये जाने पर श्री दया-कृष्ण विजय ने विधेयक को एक प्रवर समिति के सुपुर्द किये जाने का संशोधन प्रस्ताव प्रस्तुत किया। इस प्रस्ताव पर की गई बहस में निम्नलिखित सदस्यों ने भाग लिया :

१. श्री भैरोंसिंह (१४)

२. श्री सोहनलाल भटनागर

३. श्री मुरलीधर व्यास

४. श्री पुरुषोत्तमलाल

५. श्री तनसिंह

६. श्री श्रीमानसिंह

७. श्री मनोहर कोठारी

८. श्री पी. के. चौधरी

९. श्री किसनाराम

१०. श्री सुबेदारसिंह

११. श्री अनूपसिंह

बहस का उत्तर यातायात मन्त्री द्वारा दिये जाने पर श्री दयाकृष्ण विजय का संशोधन प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ तथा विधेयक को विचारार्थ लिये जाने का प्रस्ताव स्वीकार किया गया। तत्पश्चात् विधेयक पर खण्डश. विचार प्रारम्भ हुआ एवं खण्ड २ पर श्री भैरोंसिंह ने इस खण्ड को विलोपित करने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया। उस प्रस्ताव का सर्व श्री पी. के. चौधरी व दयाकृष्ण विजय ने समर्थन किया। इसके पश्चात इस खण्ड पर विचार कल के लिये स्थगित कर दिया।

राजस्थान सैकण्ड्री एजुकेशन बिल, १९५७ ४४२१

इस विधेयक की प्रवर समिति के सदस्यों की नामावली की घोषणा की गई।

बुधवार, २९ मई, १९५७ की कार्य-सूची

१. राजस्थान अर्बन इम्प्रूवमेन्ट बिल, १९५७, (पुरः स्थापन)

पारित किये जानेवाले विधेयक

२. राजस्थान मोटर विहिकल्स टैक्सेशन अमेन्डमेन्ट बिल, १९५७.

३. राजस्थान लॉज़ (एक्सटेन्शन) बिल, १९५७.

४. राजस्थान मिनिस्टर्स सेलेरीज़ [अमेन्डमेन्ट] बिल, १९५७.

५. राजस्थान लेजिस्लेटिव असेम्बली (ऑफिसर्स एण्ड मेम्बर्स इमोल्युमेन्ट्) अमेण्डमेण्ट बिल, १९५७.

६. मारवाड़ पट्टा ऑर्डिनेन्स रिपील बिल, १९५७.

४४३४

परिशिष्ट १

(कृपया ता० प्रश्न संख्या ४२५ का उत्तर देखिये)

सन् १९५५-५६ में दिये गये ऋण की सूची।

क्रम सं०	ऋणी का नाम	स्वीकृत ऋण	दिया गया ऋण	वि. वि.
१	२	३	४	५
१	श्री छोटेलाल शर्मा	५,०००	५,०००	
२	श्री नवल किशोर भार्गव	३,०००	३,०००	
३	श्री प्रतापसिंह	३,०००	३,०००	
४	श्री चन्द्रभान श्रीवास्तव	६,५००	६,५००	
५	श्री शिवदयाल चतुर्वेदी	५,०००	५,०००	
६	श्री वीतरन्द्र सिंह हाड़ा	५,०००	५,०००	
७	श्री हीरालाल	५,०००	५,०००	
८	श्री सुन्दरलाल चतुर्वेदी	५,०००	५,०००	
९	श्री टोटल दास	८,०००	५,६००	तीसरी किश्त नहीं लं
१०	श्री माधोलाल सद्दा	५,०००	५,०००	
११	श्री जमनाधर शर्मा	३,०००	३,०००	
१२	श्री शंकरलाल	३,०००	३,०००	
१३	श्री नत्थीलाल	३,०००	३,०००	
१४	श्री कृष्णगोपाल शृंगी	४,०००	४,०००	
१५	श्री ताराचन्द पोस्टमैन	३,०००	३,०००	
१६	श्री रामजीलाल शर्मा	३,०००	३,०००	
१७	श्री कल्याण प्रसाद गुप्ता	६,५००	६,५००	
१८	श्री पूनमचन्द जैन	६,५००	६,५००	
१९	श्री महावीरप्रसाद शर्मा	६,५००	६,५००	
२०	श्री श्रीलाल शर्मा	४,८००	४,८००	
२१	श्रीमती कमला गंगवाल	६,५००	६,५००	
२२	श्री नाथूलाल जैन	८,०००	८,०००	
२३	श्री मनमोहन गुप्ता	३,०००	३,०००	
२४	श्री डूडलदास	३,०००	३,०००	
२५	श्री आर. एन. चतुर्वेदी	८,०००	८,०००	
२६	श्री हस्सूमल	५,०००	५,०००	
२७	श्री शालिगराम	३,०००	३,०००	
२८	श्री भगतसिंह सूरी	६,५००	६,५००	
२९	श्री चौथमल गांधी	३,०००	३,०००	
३०	श्री जयन्ती प्रसाद भटनागर	६,५००	६,५००	

१	२	३	४	५
३१	श्री यतुफ अली	५,०००	५,०००	
३२	श्री रामनारायण जैन	३,०००	३,०००	
३३	श्री ब्रजमोहन मालवीय	६,०००	६,०००	
३४	श्री हर भगवान साहनी	६,५००	६,५००	
३५	श्री टिकिया राम साहनी	६,५००	६,५००	
३६	श्री रतन बिशारी त्यागी	५,०००	५,०००	
३७	श्री टीकम चन्द सेटी	६,०००	६,०००	
३८	श्री रूपशंकर कन्नोलिया	५,०००	५,०००	
३९	श्री दामोदर पाल	६,५००	६,५००	
४०	श्री राम प्रसाद, डंडोतिया	५,०००	५,०००	
४१	श्री जीवतराम	३,०००	३,०००	
४२	श्री आसूदो मल	३,०००	३,०००	
४३	श्री सोबेगसिंह	४,०००	४,०००	
४४	श्री ओमप्रकाश	५,०००	५,०००	
४५	श्री रामेश्वरदयाल भार्गव	६,५००	६,५००	
४६	श्री ग्यारसीलाल	२,०००	२,०००	
४७	श्री तारा चन्द किराना व्यौपारी	५,०००	५,०००	
४८	श्री घनश्यामदास	५,०००	५,०००	
४९	श्री राम चन्दर जेलिया	३,०००	३,०००	
५०	श्री राम लखन दुबे	८,०००	८,०००	
५१	श्री मांगीलाल शर्मा	५,०००	५,०००	
५२	श्री आर. डी. चौधरी	५,०००	५,०००	
५३	श्री हरनामसिंह	४,०००	४,०००	
५४	श्री बख्शी अवतारसिंह	५,०००	५,०००	
५५	श्री आर. एस. कुलश्रेष्ठ	८,०००	८,०००	
५६	श्री त्रिलोक कपूर असनानी	६,५००	६,५००	
५७	श्री कौशल किशोर भार्गव	३,०००	३,०००	
५८	श्री सुन्दरसिंह	६,५००	६,५००	
५९	श्री कान्ती प्रसाद भटनागर	५,०००	५,०००	
६०	श्री श्री नारायण वर्मा	६,५००	६,५००	
६१	सुश्री कृष्णा कुमारी भटनागर	४,०००	४,०००	
६२	सिटी इम्प्रूवमेंट ट्रस्ट, कोटा	१००,०००	१००,०००	
	योग	४००,०००	४००,०००	

सन् १९५६-५७ में दिये गये ऋण की सूची

क्रम सं०	ऋणी का नाम	स्वीकृत ऋण	दिया गया ऋण	वि० वि०
१	श्री एस० एस० कुलश्रेष्ठ	१,४००)	१,४००)	पिछले वर्ष का शेष
२	श्री श्री नारायण वर्मा	१,५००)	१५००)	पिछले ऋण का
३	श्री जयन्ती प्रसाद भटनागर	१,५००)	१,५००)	२५ प्रतिशत
४	श्री कल्याण प्रसाद गुप्ता	१,५००)	१,५००)	"
५	श्री रामनारायण जैन	७५०)	७५०)	"
६	श्री हस्सूमल	१,२५०)	१,२५०)	"
७	श्री माधोलाल सट्टा	१,२५०)	१,२५०)	"
८	श्री जमनाधर शर्मा	७५०)	७५०)	"
९	श्री सोवेगसिंह	१,०००)	१,०००)	"
१०	श्री घनश्यामदास	१,२५०)	१,२५०)	"
११	श्री बख्शी अवतारसिंह	१,२५०)	१,२५०)	"
१२	श्री दामोदर पाल	१,५००)	१,५००)	"
१३	श्री रूपशंकर कजोलिया	१,२५०)	१,२५०)	"
१४	श्री शंकरलाल	७५०)	७५०)	"
१५	श्री त्रिलोक कपूर असनानी	१,५००)	१,५००)	"
१६	श्री यूसुफअली	१,२५०)	१,२५०)	"
१७	श्री सुन्दरलाल चतुर्वेदी	१,२५०)	१,२५०)	"
१८	श्री श्रीलाल शर्मा	१,२००)	१,२००)	"
१९	श्री मांगीलाल वर्मा	१२५०)	१,२५०)	"
२०	श्री रामजीलाल शर्मा	७५०)	७५०)	"
२१	श्री ताराचन्द	१,२५०)	१,२५०)	"
२२	श्री बृजमोहन मालवीय	१,२००)	१,२००)	"
२३	श्री हरनामसिंह	१,०००)	१,०००)	"
२४	श्री भगतसिंह सूरी	१,५००)	१,५००)	"
२५	श्री आर० डी० चौधरी	१,२५०)	१,२५०)	"
२६	श्री कौशलकिशोर भार्गव	७५०)	७५०)	"
२७	श्री ताराचन्द पोस्टमैन	७५०)	७५०)	"
२८	श्री शिवदयाल चतुर्वेदी	१,२५०)	१,२५०)	"
२९	श्री रामचन्दर जेलिया	७५०)	७५०)	"
३०	श्री शालिगराम	७५०)	७५०)	"
३१	श्री चौथमल गांधी	७५०)	७५०)	"

Page No.123

१	२	३	४	५
३२	श्री रामेश्वरदयाल भार्गव	१,५००)	१,५००)	,,
३३	श्री हरभगवान साहनी	१,५००)	१,५००)	,,
३४	श्री टिकिया रामसाहनी	१,५००)	१,५००)	,,
३५	श्री नवलकिशोर भार्गव	७५०)	७५०)	,,
३६	श्रीमती कमला गंगवाल	१,५००)	१,५००)	,,
३७	श्री सुन्दर सिंह	१,५००)	१,५००)	,,
३८	श्री नत्थीलाल शर्मा	७५०)	७५०)	,,
३९	श्री रामप्रसाद डंडोतिया	१,२५०)	१,२५०)	,,
४०	श्री कुण्डलदास	७५०)	७५०)	,,
४१	श्री आसूदोमल	७५०)	७५०)	,,
४२	श्री रतनबिहारी त्यागी	१,२५०)	१,२५०)	,,
४३	श्री कान्ती प्रसाद भटनागर	१,२५०)	१,२५०)	,,
४४	श्री कृष्णाकुमारी भटनागर	१,०००)	१,०००)	,,
४५	श्री टीकम चन्द सेठी	१,५००)	१,५००)	,,
४६	श्री जीवतराम	७५०)	७५०)	,,
४७	श्री महावीर प्रसाद शर्मा	१,५००)	१,५००)	,,
४८	श्री ओम प्रकाश	१,२५०)	१,२५०)	,,
४९	श्री पूनम चन्द जैन	१,५००)	१,५००)	,,
५०	श्री रूपचंद जैन	५,०००)	५,०००)	नया ऋण दिया गया
५१	श्री यादवराव	२,०००)	२,०००)	,,
५२	श्री फनीभूषण	८,०००)	८,०००)	,,
५३	श्री चांदमल गुप्ता	६,५००)	६,५००)	,,
५४	श्री मंगलसेन	३,०००)	३,०००)	,,
५५	श्री चंदालाल शर्मा	३,७५०)	३,७५०)	,,
५६	श्री जौहरी प्रसाद	३,७५०)	३,७५०)	,,
५७	श्री कृष्णलाल गुप्ता	५,०००)	५,०००)	,,
५८	श्री करतार सिंह	३,०००)	३,०००)	,,
५९	श्री नन्दलाल सेठी	३,०००)	३,०००)	,,
६०	श्री बिहारीलाल	४,०००)	४,०००)	,,
६१	श्री अमीर चंद	५,०००)	५,०००)	,,
६२	श्री नवलकिशोर	३,७५०)	३,७५०)	,,
६३	श्री रामनारायण सक्सेना	६,५००)	६,५००)	,,
६४	श्री इन्द्रदत्त स्वाधीन	३,८००)	३,८००)	,,
६५	श्री बद्री प्रसाद दुबे	३,०००)	३,०००)	,,
६६	श्री राजेन्द्र प्रसाद	४,५००)	४,५००)	,,

१	२	३	४	५
६७	श्री परमानन्द	४,५००)	४,५००)	,,
६८	श्री रामस्वरूप सक्सेना	४,०००)	४,०००)	,,
६९	श्री विष्णुदत्त दाधीच	३,०००)	३,०००)	,,
७०	श्री कल्याण सिंह	३,०००)	३,०००)	,,
७१	श्री मंगतराम मासीन	६,५००)	६,५००)	,,
७२	श्री गोविन्द सहाय	३,०००)	३,०००)	,,
७३	श्री ईश्वर सिंह	३,०००)	३,०००)	,,
७४	श्री प्रीतम सिंह	३,०००)	३,०००)	,,
७५	श्री प्रितपाल सिंह	३,०००)	३,०००)	,,
७६	श्री बैज नाथ एवट	४,०००)	४,०००)	,,
७७	श्री मोहन सिंह ओबेरिया	६,०००)	४,२००)	अभी तीसरी किश्त नहीं दी गई है।
	योग	१,७३,६००)	१,७२,१००)	

परिशिष्ट २

४४३६

(कृपया तारांकित प्रश्न संख्या ४२७ का उत्तर देखिये)

फहरिस्त आसामीयान इलाका तहसील अनूपगढ़ जिनमें १० गुना लगान लेकर खातेदारी दी गई

नाम शुमार	नाम ठिकाना	नाम गांव	नाम आसामी जिसने १० गुना लगान देकर खातेदारी रकबा हांसिल किया है।	जिस हुक्म के हवाल खातेदारी दी गई	रकम जो वसूल हुई	कुल रकबा
१	छतरगढ़	आनन्द का बेरा	नानकराम वल्द जीवन राम कौम ब्राह्मण सा० कालू	ई० नं० २ ४-६-५३	१७६-४-०	११२॥)३
२	,,	,,	श्रीप्रताप वल्द नानक राम ब्राह्मण सा० कालू	ई० नं० २ ४-६-५३	१४६-४-०	८७।)४
३	,,	चक कवराना	गोपालसिंह वल्द चोरजी राजपूत सा० दूलवासर	ई० नं० १ ६-६-५३	१११-१४-०	५६।॥)१
४	,,	भूतराना	ओमप्रकाश वल्द अमरचंद ब्राह्मण सा० बीकानेर	ई० नं० १ ५-६-५३	१६२-२-०	१०४॥)
५	,,	,,	ठाकरदत्त वल्द गनेशीराम ब्राह्मण सा० बीकानेर	ई० नं० २ ५-६-५३	१६८-१२-०	१०७।॥)४
६	,,	,,	बालकिशन वल्द लाला हाकमराय व ओम प्रकाश वल्द बालकिशन खत्री सा० गंगानगर	ई० नं० ३ ५-६-५३	७८-२-०	५०)
७	,,	,,	गोरधन वल्द कल्याणमल ब्राह्मण सा० बीकानेर	ई० नं० ४ ५-६-५३	१३६-१४-०	८७॥)२
८	,,	,,	सूरजमल वल्द तेजमाल ब्राह्मण सा० सरदारशहर	ई० नं० ५ ५-६-५३	७८-२-०	५०)
९	,,	,,	ओमप्रकाश वल्द सूरजमल ब्राह्मण सा० सरदार शहर	ई० नं० ६ ५-६-५३	८१-४-०	५२)
१०	,,	,,	श्यामसुन्दर वल्द बंशीधर ब्राह्मण सा० सरदार शहर	ई० नं० ८ ५-६-५३	७८-२-०	५०)
११	,,	,,	कृष्ण स्वरूप वल्द रामेश्वर लाल ब्राह्मण सा० सरदार शहर	ई० नं० ७ ५-६-५३	७८-१२-०	५०।)३

Page No.126

४४४०

१	२	३	४	५	६	७
१२	,,	,,	मोहनलाल वल्द तेजपाल ब्राह्मण सा० सरदार शहर ५-६-५३	ई० नं० ६	११६-१४-०	६८॥)१
१३			जगदीश प्रकाश वल्द मोहनलाल ब्राह्मण सा० सरदारशहर	ई० नं० १० ५-६-५३	८१-०-०	५४।)१
१४	,,	,,	सुरेशकुमार वल्द मोहनलाल ब्राह्मण सा० सरदारशहर	ई० नं० ११ ५-६-५३	६८-२-०	५०)
१५			बजरंगलाल वल्द मोहनलाल ब्राह्मण सा० सरदारशहर	ई० नं० १३ ५-६-५३	७४-१४-०	५१॥)२
१६			अनुसूया जौजे बंसीधर ब्राह्मण सा० सरदारशहर	ई० नं० १३ ५-६-५३	७०-१४-०	४५)२
१७			बजरंगलाल वल्द गनपतराम ब्राह्मण सा० सरदारशहर	ई० नं० १४ ५-६-५३	६१-१४-०	३६॥)
१८	,,	,,	नौरंगलाल वल्द तुलसीराम ब्रा० सा० सरदारशहर	ई० नं० १५ ५-६-५३	५८-१२-०	३७।)२
१९			हीरालाल वल्द तुलसीराम ब्रा० सा० सरदारशहर	ई० नं० १६ ५-६-५३	१००-०-०	६४)१
२०	,,	,,	मु० गीला पुत्री नानगराम ब्राह्मण सा० सरदारशहर	ई० नं० १७ ५-६-५३	७७-८-०	४६॥)४
२१			मंजरी जौजे पं० सूरजपाल ब्रा० सा० सरदारशहर	ई० नं० १८ ५-६-५३	७६-४-०	४८॥)२
२२	,,	,,	ललितगोपाल वल्द नन्द गोपाल भटनागर सा० अनूपगढ़	ई० नं० १६ ५-६-५३	१४१-४-०	६०॥)
२३	,,	,,	अशोक कुमार वल्द रामेश्वर लाल ब्रा० सा० सरदारशहर	ई० नं० २० ५-६-५३	८६-१०-०	५३)२
२४	,,	,,	श्रवणकुमार वल्द	ई० नं० २१	७२-८-०	४६॥)१

१	२	३	४	५	६	७
			रामेश्वर लाल ब्रा० सा० सरदारशहर	५-६-५३	७२-८-०	४६॥)१
२५	„	„	महेशकुमार वल्द रामेश्वरलाल ब्रा० सा० सरदारशहर	इ० नं० २२ ५-६-५३	७२-८-०	४६॥)१
२६	„	„	बालकिशन वल्द सूरजमल ब्रा० सा० सरदारशहर	इ० नं० २३ ५-६-५३	७२-८-०	४६।)३
२७	„	„	गौरीशंकर वल्द सूरजमल ब्रा० सा० सरदारशहर	इ० नं० २४ ५-६-५३	८१-४-०	५१॥)
२८	„	„	बंशीधर वल्द तेजपाल ब्रा० सा० सरदारशहर	इ० नं० २५ ५-६-५३	७७-८-०	४६॥)
२९	„	„	मुरलीधर वल्द गोरधन सा० सरदारशहर	इ० नं० २६ ५-६-५३	५६-६-०	३७॥)१
३०	„	„	प्रहलाद वल्द सागरमल ब्रा० सा० नोहर	इ० नं० २७ ५-६-५३	७३-२-०	४६॥)
३१	„	„	दीपचन्द वल्द अमरदत्त ब्रा० सा० रोहतक	इ० नं० २८ ५-६-५३	८१-१४-०	५२॥)३
३२	„	„	मु० सूखी जौजे चन्दनमल ब्रा० सा० चारानगर	इ० नं० २९ ५-६-५३	५६-४-०	३६)१
३३			परमानन्द वल्द आत्माराम ब्रा० सा० बीकानेर	इ० नं० ३० ५-६-५३	७८-२-०	४६॥)३
३४			मु० कृष्णा पुत्री सुखदेव ब्रा० सा० रतनगढ़	इ० नं० ३१ ५-६-५३	८४-६-०	५४।-)
३५			चिमनलाल वल्द मीताराम व प्रकाश	इ० नं० ३२ ५-६-५३	१४३-१२-०	८१॥)३

Page No.128

१	२	३	४	५	६	७
			चंद वल्द शमीचंद महाजन गंगानगर			
३६	,,	,,	ज्ञान प्रकाश वल्द वंशीधर ब्रा० सरदारशहर	ई० नं० ३३ ५-६-५३	७८-२-०	५०)
३७	,,	खूड़िया	डूरीराम वल्द हरवास बिसनोई सा० देह	ई० नं० १ ६-६-५३	२४६-१४-०	१५६॥'४
३८	,,	मनपालिया	बैजनाथ वल्द चरनदास ब्रा० विजयनगर	ई० नं० १ ४-६-५३	२०८-२-०	१६७)२
३६	,,	,,	चुन्नीलाल वल्द अमरदत्त ब्रा० सा० डूंगरगढ़	ई० नं० २ ४-६-५३	१४७-८-०	६४।)४
४०	,,	,,	लालचन्द वल्द अमरदत्त ब्रा० डूंगरगढ़	ई० नं० ३ ४-६-५३	१५८-२-०	१०१)४
४१	,,	,,	मनफूल वल्द अमरदत्त ब्रा० डूंगरगढ़	ई० नं० ४ ४-६-५३	१६६-१४-०	१०६।।।)२
४२	,,	,,	नेकाराम वल्द उमादत्त ब्रा० डूंगरगढ़	ई० नं० ५ ४-६-५३	१४१-११-०	६०।)
४३	,,	,,	शिवलाल वल्द छोटेलाल चेतराम पिसरान हरखाराम ब्रा० सूरतगढ़	ई० नं० ६ ४-६-५३	१०६-१५-०	६८।)
४४	,,	,,	शिवनारायण वल्द फतहचन्द ब्रा० बीकानेर	ई० नं० ७ ४-६-५३	८५-१०-०	५४।।।)
४५	छतरगढ़	,,	मोगलाल वल्द गुलजारीलाल ब्रा० सा० सूरतगढ़	ई० नं० ८ ४-६-५३	३६-६-०	२५॥)१
४६	,,	,,	मु० विरमा मुख्त्यार शिवलाल ब्रा० रतनगढ़	ई० नं० ६ ४-६-५३	३६-६-०	२५)४

१	२	३	४	५	६	७
४७	छतरगढ़	मनपालिया	शिवलाल वल्द तेगपाल ब्रा० रतनगढ़	ई० नं० १० ४-६-५३	८५-१०-०	५४॥)२
४८	,,	,,	रमेशचन्द वल्द चूनीलाल देवीन्द्र कुमार वल्द नेकीराम कौम ब्रा०	ई० नं० ११ ४-६-५३	४२-१२-०	२८)४
४९	,,	,,	रामपत वल्द शिवपत जाट सा० लालगढ़	ई० नं० १२ ४-६-५३	१६६-१०-०	१०८)३
५०	,,	भीमेवाला	गजेन्द्रसिंह वल्द कुंडासिंह सुनार सा० ४ ए छोटी	ई० नं० १ ६-६-५३	४५-०-०	२४॥।)२
५१	,,	,,	अनूपराम वल्द लालूराम कुम्हार सा० अनूपगढ़	ई० नं० २ ६-६-५३	४०-१०-०	२५॥)३
५२	,,	,,	नानकराम व नत्थूराम मूलाराम मवोराम पि० छीगाराम कुम्हार अनूपगढ़	ई० नं० ३ ६-६-५३	२५२-८-०	१६१॥।)३
५३	,,	,,	मोहनलाल वल्द सोहनलाल पिसरान राधाकिशन ब्रा० २।३ हि.मु. गोमादेवी जौजा बालचन्द १।३ सा० अनूपगढ़	ई० नं० ४ ६-६-५३	७३-२-०	४५॥)
५४	,,	,,	केसरदेव वल्द मुन्नाराज गोस्वामी सरदार शहर	ई० नं० ५ ६-६-५३	७६-६-०	५०॥)३
५५	,,	,,	मूलाराज वल्द गोर-धनदास गोस्वामी सरदार शहर	ई० नं ६ ६-६-५३	८१-१४-०	५२।)२
५६	,,	,,	कालूराम वल्द मवाराम सरदारशहर	ई० नं० ७ ६-६-५३	७८-२-०	४६॥।)४

१	२	३	४	५	६	७
५७	छतरगढ़	मीमेवाला	पेमराम वल्द मवाराम सरदारशहर	ई० नं० ८ ६-६-५३	६३-२-०	४७।।।)१
५८	,,	,,	सूरजमल बंशीधर सुनार बीकानेर	ई० नं० ६ ६-६-५३	५७-०-०	५०।)
५६	,,	,,	जुगलकिशोर वल्द बंशीधर बीकानेर	ई० नं० १० ६-६-५४	७०-०-०	५०)१
६०	,,	,,	छोटेलाल वल्द सरजीत, सुन्दरलाल वल्द हरदेव सा०सूरतगढ़	ई० नं० ११ ६-६-५४	७३-१२-०	४०)१
६१	,,	,,	मनफूल वल्द रामदत्त पंवार सा० मानगढ़	ई० नं० १२ ६-६-५४	५६-१४-०	३६।।।)४
६२	,,	,,	जसवन्तसिंह सन्तोषसिंह पि० मलागरसिंह सा० गंगानगर	ई० नं० १३ ६-६-५६	७६-६-०	५०।।।)१
६३	,,	,,	उदमीराम वल्द हेतराम अहीर सूरतगढ़	ई० नं० १४ ६-६५-६	७६-४-०	८४।।।)२
६४	,,	,,	चन्द्रसिंह वल्द हेतराम अहीर सूरतगढ़	ई० नं० १५ ६-६-५५	७१-१४-०	४६)
६५	,,	,,	रामसहाय वल्द बाबूराम रघुनाथ-सहाय सा० बीकानेर	ई० नं० १६ ६-६-५३	८१-१४-०	५२।।)१
६६	,,	,,	दीवानचन्द वल्द गौरीशंकर ब्रा० सा० गंगानगर	ई० नं० १७ ६-६-५३	४६-६-०	५०।)१
६७	,,	,,	जगन्नाथ वल्द कूकनमल कौम ब्रा० सा०	ई० नं० १८ ६-६-५३	४५-१०-०	२६)
६८	,,	,,	किशनसिंह देवीसिंह पिता रामेश्वरसिंह सा० बीकानेर	ई० नं० १६ ६-६-५३	७०-०-०	४४।।।)४

१	२	३	४	५	६	७
६६	,,	,,	मोतीराम वल्द हरीराम सा० भादरा	ई० नं० २० ६-६-५३	७८-२-०	५०)
७०	,,	,,	रामकिशा वल्द चुन्नीलाल सा० उकरनपुर	ई० नं० २१ ६-६-५३	११६-६-०	७६।)२
७१	,,	,,	मादाराम वल्द बलदेवराम सा० तह० अनूपगढ़	ई० नं० २२ ६-६-५३	५८-१२-०	३७॥)
७२	,,	,,	लिखमचन्द वल्द बाबूराम ग्रा० सा० सुरतगढ़	ई० नं० २३ ६-६-५३	७६४-०	४८॥)३
७३	पैद	,,	पद्माराम वल्द रिघुराम आशाराम वल्द मादाराम माली सा० डूंगरगढ़	ई० नं० २४ ६-६-५३	१३३-२-०	११६॥)२
७४	घडसाना	,,	जयकिशन बाबूलाल वल्द रामलाल सा० लालु	ई० नं० १ ६-६-५३	६०-१०-०	५७॥)
७५	,,	,,	रामलाल वल्द मग्गा राम सा० लालु	ई० नं० २ ६-६-५३	१३३-१२-०	७६)२
७६	,,	,,	जगन्नाथ ईशरदत्त बुलन्दशहर	ई० नं० ३ ६-६-५३	३१५-१०-०	२०३)
७७	,,	,,	मोहनलाल वल्द दौलतराम कौम अरोडा सा० गंगानगर	ई० नं० ४ ६-६-५३	३६-६-०	२५)
७८	,,	,,	प्रकाशनाथ वल्द गोकलचन्द खतरी गंगानगर	ई० नं० ५ ६-६-५३	३६-६-०	२५)
७६	,,	,,	दौलतसिंह वल्द देवीसिंह सा०जोधपुर	ई० नं० ६ ६-६-५३	३६-६-०	२५)
८०	,,	,,	देवीसिंह वल्द देलेसिंह कोटारी सा० जोधपुर	ई० नं० ७ ६-६-५३	३६-६-०	२५)

Page No.132

१	२	३	४	५	६	७
८१	,,	,,	हरियामल वल्द बृजलाल खत्री सा० गंगानगर	ई० नं० ८ ६-६-५३	३६-६-०	२५)
८२	,,	,,	सज्जनसिंह वल्द दुलेसिंह कोठारी सा० जोधपुर	ई० नं० ६ ६-६-५३	३४-६-०	२२)१
८३	,,	,,	रघुनाथसिंह वल्द दुलेसिंह कोठारी सा० जोधपुर	ई० नं० १० ६-६-५३	३६-६-०	२५)
८४	छतरगढ़	घड़सांना	परमात्माशरण वल्द हीरूराम ब्राह्मण सा० गंगानगर	ई० नं० ११ ६-६-५३	८०-८-०	५५।।।)१
८५	,,	,,	किशनकुमार, विजयकुमार पिसरान परमात्मशरण सा० गंगानगर	ई० नं० १२ ६-६-५३	७८-२-०	४६।।।)४
८६	,,	,,	रतनकुमार वल्द श्यामसुन्दर पि० परमात्माशरण सा० गंगानगर	ई० नं० १३ ६-६-५३	८४-६-०	५६)३
८७	,,	,,	शिवनारायण वल्द परियामल सा० गंगानगर	ई० नं० १४ ६-६-५३	४६-४-०	२६।।)१
८८	,,	जीवनदेसा	हैतुदान वल्द बुद्धादान-चरण अनूपगढ़	ई० नं० ८ ५-६-५३	७७-१२-०	५०।)१
८९	,,	,,	राजाराम वल्द अजोध्या प्रशाद ब्रा० सा० भादरा	ई० नं० ६ ५-६-५३	६३-२-०	८५।।)१
९०	,,	,,	मतादान वल्द मोहनदान चारण सा० नोखा	ई० नं० १० ५-६-५३	५६-४-०	३१।।।)३
९१	,,	,,	लालचन्द सेराराम पि० चोगाराम सा० अनूपगढ़	ई० नं० ११ ५-६-५३	८३-८-०	५५।)१
९२	,,	,,	सत्यनारायण वल्द मगनीराम सा० अनूपगढ़	ई० नं० १२ ५-६-५३	५५-०-०	३४।।।)४
९३	,,	,,	रिडमूलसिंह वल्द भगवानसिंह पि० चिमनसिंह राजपूत	ई० नं० १३ ५-६-५३	६३-१२-०	५८।)४४

१	२	३	४	५	६	७
९४	,,	,,	शिवदत्त वल्द रामनारायण निजामगढ़	ई० नं० १४ ५-६-५३	३८-१२-०	२५)
९५	,,	,,	रामधन वल्द रामनारायण निजामगढ़	ई० नं० १५ ५-६-५३	३८-१२-०	२५।)
९६	,,	,,	मु० कैलाशदेवी मुख्तार चुन्नीलाल सुघड़	ई० नं० १६ ५-६-५३	३८-१२-०	२५)
९७	,,	,,	डा० मुखराम मेम श्रीलालगढ़ पैलेस बीकानेर	ई० नं० १ ५-६-५३	२४६-१४-०	२२७)३
९८	,,	,,	श्री अमरसिंह वल्द निहालसिंह सा० बीकानेर	ई० नं० २ ५-६-५३	७८-१२-०	७२॥)१
९९	,,	,,	भीमसिंह सा० निहालसिंह राजपूत सा० बीकानेर	ई० नं० ३ ५-६-५३	७८-१२-०	७२)३
१००	,,	,,	मोहनसिंह वल्द निहालसिंह सा० बीकानेर	ई० नं० ४ ५-६-५३	७८-२-०	७२)३
१०१	,,	,,	माँगीलाल वल्द शिवदत	ई० नं० ५ ५-६-५३		५०)४
१०२	,,	,,	सुरेशचन्द्र वल्द मांगीलाल	ई० नं० ६ ५-६-५३	५४-६-०	५०)
१०३	,,	,,	बालचन्द वल्द मगनीराम सा० सूरतगढ़	ई० नं० ७ ५-६-५३	७८-८-०	५०।)३
१०४	,,	,,	लायलराम वल्द फतहचन्द ब्रा० सा० भादरा	ई० नं० ७ ५-६-५३	३८-१२-०	२५)३
१०५	,,	,,	परमानन्द वल्द आसाराम सा० सूरतगढ़	ई० नं० ८ ५-६-५३	७८-२-०	५०।)
१०६	,,	,,	मनोजकुमार वल्द प्रहलाद किशन भार्गव सा० अजमेर	ई० नं० १६ ५-६-५३	४०-१०-०	२५॥।)
१०७	,,	,,	मु० मनकोरी मुख्त्यार चन्दूलाल भार्गव ब्रा० सा० भरती	ई० नं० २० ५-६-५३	८०-०-०	५१)

१	२	३	४	५	६	७
१०८	,,	,,	बनवारीलाल सामसिंह देवसिंह पि० रामेश्वर सिंह भार्गव सा० बीकानेर	ई० नं० २१ ५-६-५३	७८-१२-०	५०)४
१०९	,,	,,	गुरदयाल सिंह वल्द इन्दरसिंह सा० बीकानेर	ई० नं० २२ ५-६-५२	१४५-१०-०	६३।)४
११०	,,	,,	लालसिंह वल्द माखासिंह अछोड़ा खत्री सा० देह	ई० नं० २३ ६-६-५३	३००-१०-०	२१४।)१
१११	,,	,,	मु० अतरकोर जोजै इन्दरसिंह सिख सा० बीकानेर	ई० नं० २४ ५-६-५३	१४४-७-०	६२।)३
११२	,,	मोमैंवाला	खेतानसिंह वल्द हमीरसिंह राजपूत बीदावत सा० तह० सुजानगढ़			१०१।)२
११३	,,	,,	लाघसिंह वल्द मनोहर सिंह राजपूत मामरोही, सुजानगढ़			६६।।)२
११४	,,	,,	राजवी अमरसिंह वल्द मादरसिंह तह० सुजानगढ़			११०।।)३
११५	,,	,,	आनन्दसिंह वल्द रावलसिंह साकिन रामपुर तह० सुजानगढ़			१६७।)१
११६	,,	,,	बखतसिंह वल्द मोहब्बत-सिंह सा० नौखा			१०१।।)३
११७	,,	,,	नारायणसिंह वल्द अमरसिंह व भीमसिंह वल्द बखतसिंह तह० सुजानगढ़			१७६।।।)१
११८	,,	,,	हिसामदीन वल्द मुसाम सा० बीकानेर			५।।।)१
११९	,,	,,	राजवी अमरसिंह वल्द भैरूसिंह, राजेन्द्रसिंह, सुरेन्द्रसिंह पिस० साकिन बीकानेर			१८८।।)११

परिशिष्ट ३

(कृपया तारांकित प्रश्न संख्या ४२८ का उत्तर देखिये)

STATEMENTS SHOWING THE AMOUNT SANCTIONED AND SPENT ON VARIOUS WORKS UNDER RELIEF OPERATIONS IN TEHSIL PHALODI AND SHERGARH (DISTRICT JODHPUR) DURING THE YEARS 1952-53 TO 1956-57

Name of Tehsil.	Years	Excavation of Tanks Nadis etc.		Water supply arrangements.		Famine Taccavi Loan.		Gratitious Relief		Road Works.		Remarks.
		Amt. sanctioned.	Amt. spent.	Amt. sanctioned.	Amt. spent.	Amt. sanction.	Amt. spent.	Amt. sanctioned.	Amt. spent.	Amt. sanctioned.	Amt. spent.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Phalodi.	1952-53.	20400/-	20389/-	4500/-	3500/-	15000/-	15000/-	500/-	500/-			
	1953-54.	99130/-	90431/4/-	16400/-	14400/-	136000/-	128810/-	14000/-	7998/14/-	...		
	1954-55.											
	1955-56.	37500/-	32329/12/6	5000/-	732/8/-	27000/-	17480/-	750/-	750/-	...		
	1956-57.	38000/-	30056/-	—	—	—	—	—	—	...		
Total.		195030/-	173206/-/6	25900/-	18632/8/-	178000/-	161290/-	15250/-	9248/14/-			
Shergarh.	1952-53.	40400/-	36459/2/-	5500/-	5500/-	4000/-	4000/-	1000/-	650/-			
	1953-54.	42410/-	40915/6/-	11300/-	9296/8/-	125000/-	111510/-	5000/-	4000/-	102000/-	54865/15/-	(*)
	1954-55.								—			
	1955-56.	34855/-	25561/4/	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1956-57.	58500/-	52000/-/	—	—	10000/-	10000/-	—	—	—	—	
Total.		176165/-	154935/9/-	16800/-	14796/8/-	129000/-	125510/-	6000/-	4650/-	102000/-	54865/15/-	

(*) The Roads were constructed under the supervision of P. W. D. Agencies. The amount was disbursed amongst the Labourers by the Revenue Agencies out of this fund.

परिशिष्ट संख्या ४

(कृपया तारांकित प्रश्न संख्या ४३१ का उत्तर देखिये)

उन अधिकारियों की सूची, जो कि आबकारी व कर विभाग में आर. ए. एस.
नहीं होते हुए भी आर. ए. एस. की पोस्ट पर कार्य कर रहे हैं।

(तारांकित प्रश्न संख्या. ५६ । एफ । एम. का भाग क)

क्रम संख्या.	अधिकारी का नाम	दिनांक जिस दिन से असिस्टेन्ट कमिश्नर के पद पर कार्य कर रहे हैं।
१.	२.	३.
१.	श्री एस. पी. सिंह ।	१६-६-५०
२.	श्री बी. एस. पालीवाल ।	१६-६-५०
३.	श्री फूलचन्द ।	५-७-५०
४.	श्री नवरतन वर्मा ।	२०-१०-५३
५.	श्री दानसिंह ।	१-११-५१
६.	श्री कान्तीलाल ओझा ।	१२-६-५६
७.	श्री प्रकाशचन्द्र माथुर ।	३-६-५५
८.	श्री पूरनसिंह ।	६-६-५५
९.	श्री दौलतसिंह ।	२१-६-५५

परिशिष्ट ५

(कृपया तारांकित प्रश्न संख्या ४४२ का उत्तर देखिये)

DISTRICT PLAN 1956-57

Name of the Head.....................Scholarships

DISTRICTWISE AND SCHEMEWISE STATEMENT OF THE SCHOLARSHIPS SANCTIONED DURING 1956-57

S.No.	Name of District.	Sch. Tribes. Amount	Total of Student	O. B. C. A	T	Sch. Castes. A	T	Ex-Criminal Tribes. A	T	Total. A	T
	JAIPUR CIRCLE.										
1	Jaipur	13592	413	95258	2752	25774	713	—	—	74624	3878
2	Alwar	18878	1473	4500	120	24666	780	—	—	58044	2373
3	Sikar	2553	89	2960	383	12057	508	91	18	17661	998
4	Jhunjhunu	2150	82	1950	166	12272	580	—	—	16372	828
5	Tonk	2484	144	1500	80	7512	76	—	—	11496	300
	Total	39657	2201	46168	3501	92281	2657	91	18	178197	8377
	BHARATPUR CIRCLE										
6	Bhartpur	9013	362	21589	441	41965	2755	57	11	72624	3569
7	Swai Madhopur	10900	417	2411	113	9992	200	—	—	23303	730
8	Kota	2213	62	1398	146	9502	244	—	—	13113	452
9	Bundi	900	32	160	42	3488	560	172	4	14720	637
10	Jhalawar	1144	32	794	81	2280	68	40	1	4258	182
	Total	24170	904	26352	823	67227	3827	269	16	118018	5570

JODHPUR CIRCLE											
11	Jodhpur	1032	43	7640	842	16063	802	—	—	24735	1687
12	Nagour	90	10	536	102	3208	219	—	—	3834	331
13	Pali	930	43	2836	241	10974	303	—	—	14740	587
14	Barmer	6	1	92	14	413	39	—	—	511	54
15	Jalore	175	12	292	53	773	82	—	—	1240	147
16	Jaisalmer	80	1	289	6	176	3	—	—	545	10
17	Sirohi	306	12	410	37	1979	71	—	—	2695	120
	Total	2619	122	12095	1295	33586	1519	—	—	48300	2936
UDAIPUR CIRCLE											
18	Udaipur	8838	1062	3506	552	10047	588	—	—	22391	2202
19	Bhilwara	428	53	1049	146	3472	185	—	—	4949	384
20	Chittor	1719	287	2109	376	4760	418	—	—	8588	1081
21	Dungarpur	17726	1975	2305	437	1441	205	—	—	21472	2617
22	Banswara	9939	1079	1579	292	1130	194	—	—	12648	1565
	Total	38650	4456	10548	1803	20850	1590	—	—	70048	7849
BIKANER CIRCLE											
23	Bikaner	500	40	1000	160	5987	572	544	15	8031	787
24	Ganganagar	500	10	2850	179	11991	586	—	—	15341	775
25	Churu	300	15	2541	222	5150	437	1939	72	9931	746
	Total	1300	65	6392	561	23128	1595	2483	87	33303	2308
	GRAND TOTAL	106396	7748	101555	7983	237072	11188	2842	121	447866	27C40

४८५३

परिशिष्ट संख्या ६

(कृपया तारांकित प्रश्न संख्या ४१३ का उत्तर देखिये)

प्रश्न	उत्तर
क० सरकार की ओर कोटा जिले में सप्लाई करने के लिये सन् ५६ में कितना टीन किस २ प्रकार का दिया गया था ?	कोटा जिले में सप्लाई करने के लिये सन् १९५६ में २५७ टन टीनें भिन्न २ साईज के दिये गये।
ख० उसमें से कितना २ किस किस तहसील को दिया गया था ?	टीनों का बटवारा कोटा जिले में निम्न प्रकार किया गया :

स्थान	एग्रीकलचर	नोनएग्रीकलचर
कोटा सिटी	६ टन	२६ टन
तहसील में	१८७ टन	१८ टन
गवर्नमेंट डि.	१० टन	=
फ्री सेल	१० टन	=
योग :	२१३ टन	४४ टन

तहसील		तादाद संख्या नगों में
	एग्रीकलचर	नोन एग्रीकलचर
लाडपुरा	२०२३	५५
मानरोल	११२	३०
बागोड़	११००	३०
अन्ता	६५६	३५
पीपलडा	३७४	२०
बारोड	३३४	२८
छावडा	६७६	५७
बारां	१२६५	१६२
कवास	२८	३२
अतुक	१५१	३५
छीपाबरोड़	५१४	६१
चेचट	३८३	८३
इटावा	१६६	=
रामगंज मन्डी	२६३	४०
शागोड़	६८	=
तटेरौ	७५	=
इन्दरगढ	=	३५
सिरोज	=	४४

इन्डस्ट्रीज =	१६०
गवर्नमेंट डि० =	५०
कोटा सिटी =	२५६६

: मय मीकांजमंडी, झालावाड़

* बून्दी :

४४५५

परिशिष्ट ७

(कृपया अतारांकित प्रश्न संख्या २ का उत्तर देखिये)

गत २९, ३० मार्च सन् १९५७ में टोंक जिले के निम्नांकित ग्रामों में उनके सामने दी गई सूचना के अनुसार नुकसान हुआ है

क्र०		तहसील	नाम ग्राम	रकबा नुकसान		तादाद आसामियान नुकसान	नाम नुकसान आनों में	
				बीघा	बिस्वा	नुकसान		
१.	१.	टोंक	जीराना	२६७	८	८३	४ आना	ला० १ रु०
	२.		बोरखन्डी	६६	१६	१७	८ ,,	,, १२ आ०
	३.		नया टीला	२७७	५	६६	८ ,,	,, १४ आ०
	४.		हमजापुरा	१६४	७	१८	१ ,,	,, १ रु०
	५.		गोठरिया	४१	५	११	८ ,,	,, १२ आ०
	६.		मदारीपुरा	११६	१८	१६	१० ,,	,, १ रु०
	७.		इमामनगर	४२	१०	१०	८ आना	
	८.		मवेशीपुरा	६८	१५	१३	१० लगायत	१४ आ०
	९.		बीजवाड़	५२	१०	१५	१२ आना	
	१०.		रहीमनगर	६३	१४	१२	८ आ०	ल० १० आ०
	११.		जवाली	३१	११	२०	४ ,,	,, ८ आ०
	१२.		इब्राहिमपुरा	६	१	४	६ ,,	,, ८ आ०
	१३.		ठीकिरया	२४	८	१५	४ ,,	,, ६ आ०
	१४.		हयातपुरा	१४	६	८	४ ,,	,, ८ आ०
	१५.		अनिये तीवारी	७२	६	१५	४ ,,	,, १२ आ०
	१६.		निम्बेहेड़ा	२०	३	१०	६ ,,	,, ८ आ०
२.		तहसील नीवाई						
३.		तहसील उनियारा						
	१.		बालापुरा	३४४	१४	४७	६ आ०	ल० १ रु०
	२.		भोजपुरा	११७	१४	२०	६ आ०	ल० १ रु०
४.		त० दूनी						
	१.		मुचकन्दपुरा	१६५	१७	१४	१ रुपया	
	२.		नगर	४७	१७	१०	१ रुपया	
	३.		गेराई	४६७	१८	६५	८ आ०	ल० १ रु०
	४.		जैल	२८	१६	७	१ रुपया	
	५.		सारनपुरा	६०	१३	३	१ रुपया	
	६.		संग्रामपुरा	५७	१६	७	१ रुपया	

७.	जालिमगंज	६५	३	१४	१ रुपया	

५. त० टोडारायसिंह

६. त० मालपुरा

१.	बाछेड़ा	६६	१६	१२	४ आ०	ला० १२ आ०
२.	चोसला	८५	३	१४	८ आ०	
३.	सीतारामपुरा	७१	१३	११	६ आ०	ला० १२ आ०
४.	बाड़ी	१२	१६	५	८ आना	
५.	चावड़िया	८२	७	३०	६ आ०	ला० १२ आ०
६.	फीरावल	८४	१३	३१	६ ,,	,, १२ ,,
७.	पचेवर	१७	११	५	८ ,,	,, १२ ,,
८.	सोड़ा	१४६	१	५६	८ ,,	,, १२ ,,
६.	मालूनी	१००	७	२१	६ ,,	,, ८ ,,
१०.	आमली पुरोहितान	६१	१६	१४	६ ,,	,, ८ ,,

४४५७

परिशिष्ट ८

(कृपया अतारांकित प्रश्न संख्या ७ का उत्तर देखिये)

सूची काश्तकारान जिनको सागरमाला बीड़ की जमीन वास्ते काश्त दी गई उसकी मू० तहसील छोटी सादड़ी खूर्द ।

क्रम सं०	नाम काश्तकार	खाता नम्बर	रकबा बीघा	बिस्वा	लगान रु.	आ.	पा.
१	श्री जगराम पिता नातू यादव	१०५ मी	१	४		६	
२	श्री चुन्नीलाल पिता ठाकरी यादव	१०५	१	१०		३	
		१०					
३	श्री लछमण पिता सीताराम यादव	१०५।७	३	६		७	
४	श्री खुमा पिता मूला यादव	१०६।६	५			१०	
५	श्री रघुनाथ पिता रत्ता	१०५।८	५	१०		११	
६	श्री नाथूलाल पिता गिरधारी	१०५।७	१	१५		४	
७	श्री हीरालाल पिता नरसिंह	१०५।६	१	११		४	
८	श्री बालाप्रसाद पिता चुनीलाल	१०५।४	५	१६		१२	
		१०६	१	१०		३	
९	श्री मोडीराम पिता घासी	१०५।५	६	१३		१४	
१०	श्री मूलचन्द पिता पृथ्वीराज	१०५।३	२	४		५	
		१०६।३	४	३		६	
११	श्री जयचन्द पिता बंशीलाल	१०६।२	३	११		८	
		१३	४३	१६	५	१२	०
		अचलपुरा					
१२	श्री हीरा पिता नरसिंग यादव	३।१	४	७	१	२	०
१३	श्री नाथूलाल पिता गिरधारी	३।२	५	८	१	२	०
१४	श्री जीवन पिता भज्जा	३।३	२	६	०	१०	०
१५	श्री किशनलाल पिता दुधा	३।४	५		१	४	०
		४	१७	१	४	६	०
		पिनाल्ल बड़ी कलां					
१६	श्री गंगाराम पिता	२५७।६	७	१०	२	६	०
	खयाली लाल यादव		१	१२	०	७	०
१७	श्री डालचन्द पिता नन्दराम	२७५।६	०	१०	०	१	०
				१६		२	
१८	श्री मोती दास पिता सामत	२७७।५	३	१२	०	१५	०
			१	१६	०	४	०

क्रम सं०	नाम काश्तकार	खाता नम्बर	रकबा बीघा	बिश्वा	लगान रु.	आ.	पा.
१९	श्री जगराम पिता नाथू	२७७।४	४	१४	१	२	०
			२	८		५	०
२०	श्री चुनी पिता ठाकरी	२७७।३	३	१०		१४	०
२१	श्री रामचन्द्र पिता नाथू	२७५।७	३	५		६	०
			१	५		५	०
			२	०		४	०
२२	श्री लछमण पिता सीताराम	२७७।२	१	७		६	०
२३	श्री प्रभुलाल पिता बाला	२७७।८	४		१		
			३	१६		८	
२४	श्री भागचन्द पिता रामा	२७७।७	४		१		
			२	१	०	६	
२५	श्री जीवन पिता चन्या	२७७।१०	३	१४	०	१५	
			४	१०	०	६	
२६	श्री दयाराम पिता जगन्नाथ	२७६।१	४		१		
		२७५।२	२	१	०	५	
			१	५		५	
२७	श्री टेका पिता गिरधारी	२७६।२	३	२	०	१३	०
			२	१०	०	५	०
२८	श्री किशनलाल पिता बुद्धा	२७६।३	४	१५	१	४	०
			३				
		१६	७४	१५	१६	१२	
		३३	१३५	१५	२६	१५	

परिशिष्ट ६

(कृपया अतारांकित प्रश्न संख्या ८ का उत्तर देखिये)

नं०	नाम काश्तकार मय वल्दियत व जाति।	सन्	रकम तकावी जो दी गई	रकम जो वसूल हुई	बाकी किश्तों की संख्या मय रकम
१	श्री चमन्तीलाल सुनार	१९५१-५२	१७००) रु०	१७००) रु०	
२	श्री परमोद सीगर	,,	२५०००) ,,	८५००) ,,	३०००) रु० की ६ किश्त
३	श्री शम्भूसिंह जागीरदार चमत्रो	,,	१५०००) ,,	६८५) ,,	१४३१५) ,, यह द्रव्य जल्दी कम्पन्सेशन से वसूल होगा
४	श्री मदनलाल महादेव	१९५२-५३	७५०) ,,	५५०) ,,	१२५) की छमाही २ किश्त
५	श्री गनपतराम	,,	७५०) ,,	४५०) ,,	१२५) की छमाही २ किश्त
६	श्री रजलाल नगनाथा	१९५१-५३	१५००) ,,	१२५) ,,	१२५) की छमाही ११ किश्त
७	श्री महादेव गनपतलाल	,,	२०००) ,,	१०००) ,,	१२५) की छमाही ८ किश्त
८	श्री मुहम्मद राजोवाई	,,	५००) ,,	५००) ,,	—

परिशिष्ट १०

(कृपया राजस्व मंत्री महोदय का स्थगन प्रस्ताव पर वक्तव्य देखिये)

Name of District	19-12-56	18-1-57	19-2-57	26-3-57	11-4-57	3-5-57	Latest	Latest
1 Ajmer	...	...	...	...	...	15/8 to 19/-	16/- to 19/8	
2 Jaipur	17/- to 19/-	17/- to 19/-	17/- to 20/-	...	15/4 to) 16/-)	15/4 to 16/		
3 Alwar	17/-	...	17/4	...	...	14/8 to 15/8	16/-	
4 Bharatpur	...	...	16/8 to) 17/8)	17/- to 17/12	16/- to) 16/8	14/12 to) 16/-)	14/12 to 16/-	
5 Kota	16/4 to 18/-	15/6 to) 18/-)	...	16/- to 17/4	17/- to) 18/8)	15/8 to) 17/8)	15/8 to 17/4	
6 Jodhpur	...	...	...	17/8	17/- to 18/-	17 to) 19/-)	17/- to 18/-	
7 Udaipur	15/8 to) 20/12)	15/8 to) 20/8)	15/9 to) 20/12)	...	...	15/4 to 16/-	16/- to 19/-	
8 Dungarpur	...	16/8	16/8	17/8	16/-	15/- to 16/-	16/- to 18/-	
9 Tonk	16/- to 17/-	...	...	...	16/- to 17/-	18/- to 20/-	15/8 to 17/-	
10 Churu	...	...	...	18/-	18/- to 18/4	19/8 to) 20/-)	16/8 to 17/8	
11 Jalore	...	17/8 to 18/-	18/-	18 -	19/8 to) 19/12)	19/8 to) 19/12)	18/-to 18/8	
12 Sikar	16/- to 19/-	16/8 to 19/-	16/- to) 18/-)	17/- to 18/-	17/- to 18/-	16/- to 18/8	17/- to 19/-	
13 Bundi	17/- to 17/12	16/- to 17/8	16/- to 18/-	...	17/4 to 18/-	16/- to 18/-	13/- to 15/6	
14 Jhalawar	17/8	... ...	18/- to 19/-	16/8	17/8 to 18/8	15/- to 16/-	18/8	
15 Chittorgarh	18/8 to 19/4	... ...	... ...	...	16/ to 17/8	14/- to 19/-	15/- to 18-	

1	2	3	4	5	6	7	8
16. Nagaur	16/8 to 16/12	16/4 to 16/12	... ...	17/- to 17/4-	... ...	... ...	... ...
17 Bhilwara	16/- to 18/8	... ...	16/8 to 13/-	... ...	in April 14/ to 17/-	...	... ...
18 Banswara	15/-	... ...	16/4 to 17/-	16/-	15/8	I5/8	15/8
19 SawaiMadhopur	16/ to 16/12	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	14/ to 16/-
20 Bikaner	... ...	15/8 to 17/8	... ...	... ...	... ...	17/- to 19/-	16/ to 17/12
21 Sirohi	... ...	17/8	16/8 to 17/4	18/- to 18/8	19/ to 20/-	18/- to 19/-	19/ to 20/-
22 Barmer	... ...	... ...	17/- to 18/-	17/- to 18/-	17/- to 18/8	16/8 to 19/-	17/- to 18/-
23 Jaislmer	... ...	... ...	... ...	17/- to 19/-	18/- to 20/-	17/- to 19/-	15/8 to 19/-
24 Ganganagar	... ...	... ...	... ...	14/6 to 15/-			

शुद्धि-पत्र

(कार्य-विवरण, मंगलवार, दिनांक २८ मई, १९५७)

स्तम्भ संख्या	पंक्ति संख्या	अशुद्धि	शुद्धि
१	२	३	४
४२०३	१४	एक तो एडमिनिस्ट्रोटिव	एक तो एडमिनिस्ट्रेटिव
,,	१५	और जिन फार्म्स को	और जिन फार्म्स को
४२१०	१६	(वेलपमेण्ट कमिश्नर।	(डेवलपमेण्ट कमिश्नर)
४२१४	अंतिम पंक्ति	पश्चात् १८५६ से	पश्चात् १-८-५६ से
४२१७	९ व १०	(श्री दामोदरलाल वास)	(श्री दामोदरलाल व्यास)
४२२०-४२२१	१	-२७ मई, ५७-	-२८ मई, ५७-
४२२१ ब	१२	by theb P. S. C.	by the P. S. C.
,,	२०	have been accepte	have been accepted
४२२७	१७	की जरूरत नहीं ?	की जरूरत नहीं है ?
,,	२३	Critisizm होता है	Criticism होता है
४२२९	१	तारांकित प्रश्नोतर	तारांकित प्रश्नोत्तर
४२३२	२०	इस वर्ष किये प्रारम्भ जा रहे हैं	इस वर्ष प्रारम्भ किये जा रहे हैं
४२३३	१०	संग्रहीत किये गये	संगृहीत किये गये
४२३५	२८	श्री गिरधार लाल	श्री गिरधारीलाल
४२३७	अन्तिम से छठं	महोदय ने पढ़े	महोदय न पढ़ें
४२४९	११	डिक्लेअड रेंट रेटस	डिक्लेअर्ड रेंट रेटस
४२५१	अन्तिम ४थी	कुत्तर	उत्तर
४२५२	अन्तिम से ११वीं	छोटी सादड़ी जि० चित्तौड़	छोटी सादड़ी (जि० चित्तौड़)
४२५३	१	अतारकित प्रश्नोत्तर	अतारांकित प्रश्नोत्तर
४२५६	१	आवश्यक वस्तुओं की	आवश्यक वस्तुओं की
४२६०	अन्तिम से तृतीय	के पत्र पर सम्बन्धी	के पत्र सम्बन्धी
४२६१	१	पत्र सम्बन्धी निर्यण	पत्र सम्बन्धी निर्णय
,,	१८	व दूसरा है।	व दूसरा है :
४२६४	६	इस व्यवस्था के कम	इस व्यथा के कम
४२६६	१६	एजुकेशन, बिल १९५७	एजुकेशन बिल, १९५७
,,	२६	(छाबड़ा)	(छबड़ा)
४२७३	२३	of the Bard	of the Board
४२७४	९	"The Bord shall	"The Board shall

१	२	३	४
४२७५	३	mneys required	moneys required
,,	१०	कए दिन में	एक दिन में
४२७६	१५	पर ''ट्यूटाइम''	पर ''ड्यु टाइमं''
,,	१८-१६	रिजोल्युश पासन्स कर	रिजोल्युशन्स पास कर
४२७७	अन्तिम से ११ वीं	को नामोनेट न करके	को नोमीनेट न करके
,,	अन्तिम	drincipal executive	principal executi e
४२८०	१४-१५	बोडी बोडी ओटोनोमस	बोडी ओटोनोमस
,,	२२	the Baord with	the Board with
,,	२७ व ३६	state Government	State Government
,,	३१	बोर्ड कोई सुपरसीड	बोर्ड को सुपरसीड
४२८२-८३	१	-२७ मई, १६५७-	-२८ मई, १६५७-
४२८२	२२	whenver a supersession	whenever a supersession
,,	२८	the extpiry of the	the expiry of the
४२८३	२३	किसी प्रकार की सूट के	किसी प्रकार के सूट के
४२८४	१	सेएडरी एजुकेशन	सेकण्डरी एजुकेशन
,,	१७	यह बहुत आवयक है	यह बहुत आवश्यक है
४२८५	१७	जिस बिल के पसंद करेगा स्कूलों	जिस बिल को स्कूलों
४२८७	१	सेकण्डरी एजुकेश बिल	मोटर विहीकल्स बिल
४२६२	५	बिल प्रग्रर समिति	बिल प्रवर समिति
४३०२	२३	चीज पर टैक्स बायेंढ़	चीज पर टैक्स बढ़ायें
४३१६-१७	१	-२७ मई, १६५७-	-२८ मई, १६५७-
४३२२	अन्तिम से ६ वीं	पैदा देते हैं	पैसा देते हैं
४३२३	१३	thope you will	I hope you will
४३३०-३१	१	-२७ मई, १६५७-	-२८ मई, १६५७-
४३३६	२४-२५	उचित हीं है	उचित नहीं है
४३४६	२८	कि प्रेजेनट जेनरेशन	कि प्रेज़ेन्ट जेनरेशन
४३५१	२	उपाध्यक्ष, महोदय, मोटर विहिकल	उपाध्यक्ष महोदय, मोटर विहिकल्स
४३५४	अन्तिम से द्वितीय	दिया जाय है, उनको कोई १०% पर्सेंटेज	दिया जाता है, उनको कोई १० पर्सेंट
४३७२	२	(श्री किशनराम)	(श्री किशनाराम)

१	२	३	४
४३६३ ४४०४-५ ४४५२	२२ १ २० (चूरू के सामने) ४था कॉलम	श्री नाथू ाम मिर्धा -२७ मई, ५७- 2541	श्री नाथूराम मिर्धा -२८ मई, ५७-
४४६०	५ (जयपुर के सामने) २रा कॉलम	1i/- to 19/-	8 -